Die Rechtsstellung des Empfängers

auf Grund des

Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr

vom 23.November 1933

(unter Vergleichung mit dem deutschen und schweizerischen Eisenbahnfrachtrecht)

Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors beider Rechte

vorgelegt

der

Rechts-, wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät

der Universität Freiburg in der Schweiz

von

Hubertus von Landenberg

Freiburg/Br.

1958

Genehmigt von der Rechts-, wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät am 12.März 1953 auf Antrag von

Herrn Professor Dr. Jäggi (erster Referent) und

Herrn Professor Dr. Deschenaux (zweiter Referent)

Die Rechtsstellung des Empfängers
auf Grund des
Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr
vom 23.November 1933

(unter Vergleichung mit dem deutschen und schweizerischen Eisenbahnfrachtrecht)

R.UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors beider Rechte

vorgelegt

der

Rechts-, wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät

der Universität Freiburg in der Schweiz

von

Hubertus von Landenberg
Freiburg/Br.

1958

Genehmigt von der Rechts-, wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät am 12.März 1953 auf Antrag von
Herrn Professor Dr. Jäggi (erster Referent) und
Herrn Professor Dr. Deschenaux (zweiter Referent)

Mit der Annahme einer Dissertation beabsichtigt die Rechts-, wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Fakultät der Universität Freiburg nicht, zu den darin enthaltenen wissenschaftlichen Meinungen des Verfassers Stellung zu nehmen (Fakultätsbeschluß vom 1.Juli 1916).

Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorwort 1

§ 1 Einleitung
Übersicht über die Rechtsstellung des Empfängers 2

Erster Teil

Der Empfänger als Adressat

§ 2 Der Anspruch des Empfängers auf Grund eines bloßen Vertragsabschlusses aus Art.21 § 2 Abs.2 Satz 2

A. Übersicht und Rechtsnatur dieses Anspruches 6

B. Die Bedeutung des § 2 in Art.21 8

C. Der Anspruch des Empfängers 9

Zweiter Teil

Der Empfänger als legitimierter Adressat

1.Abschnitt: Die frachtrechtliche Empfängerlegitimation

§ 3 Die Rechtsnatur dieser Legitimation 11

§ 4 Die Voraussetzungen für die Legitimation

A. Allgemeine Voraussetzungen

I. Abschluß eines Frachtvertrages 12

II. Bezeichnung des Empfängers im Frachtbrief 12

B. Alternative Voraussetzungen

I. Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation 13

II. Anbieten des Frachtbriefs 15

III. Frachtrechtlicher Verlust des Gutes

a) Übersicht 16
b) Der effektiv festgestellte Verlust 18
c) Der vermutete Verlust 20

§ 5 Die Wirkungen der Legitimation 24

§ 6 Die Vernichtung der Legitimation durch den Absender (= Bedingtheit der Legitimation) 25

Seite

2.Abschnitt: Die Geltendmachung der Legitimation

§ 7 Die Geltendmachung der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation n a c h Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation

A. Allgemeines 26

B. Die Empfängeranweisung 27

I. Anweisungen, die v o r Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation erteilt werden 28

II. Anweisungen, die n a c h Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation erteilt werden

a) Übersicht 30
b) Negative Umschreibung der Anweisung 31
c) Positive Umschreibung der Anweisung 31
d) Eigene Darstellung 32
e) Die Rechtsnatur der Empfängeranweisung 35
f) Die Rechtswirkung der Erteilung von Anweisungen 40

III. Anweisungen, die nach Annahme des Frachtbriefes erteilt werden 41

IV. Form der Anweisungen 41

V. Die Geltendmachung des Erfüllungsanspruches nach dem TR 42

VI. Haftung der Eisenbahn bei Nichtbeachtung der Anweisungen nach dem IÜG

a) Der Anspruch des Empfängers 47
b) Umfang der Haftung nach dem IÜG 48
c) Umfang der Haftung nach TR und EVO 48
d) Bezahlung der Gebühren 49

§ 8 Die Geltendmachung der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation nach Anbieten des Frachtbriefes 50

§ 9 Die Geltendmachung der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation nach frachtrechtlichem Verlust des Gutes

A. Der Schadenersatzanspruch des Empfängers

I. Nichterfüllung des Vertrages durch die Eisenbahn 51

II. Der Anspruch 52

III. Die Geltendmachung des Anspruches 54

B. Die v o r h e r i g e Erfüllung der sich für den Empfänger aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen 56

Seite

I. Unterscheidung zwischen den sich aus dem Fracht v e r t r a g ergebenden Verpflichtungen in § 3 und den "sich aus dem Fracht b r i e f ergebenden Beträgen" in § 1 des Art.16

a) Übersicht 56
b) Kritik 57

II. Die R e c h t s natur der vorherigen Erfüllung seiner Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag

a) Das Problem 58
b) Der Rechtsgrund 59

Dritter Teil

Der Empfänger in voller Rechtsstellung

1.Abschnitt: Die Voraussetzung für die volle Rechtsstellung des Empfängers

§ 10 Die Annahme des Frachtbriefes

A. Der Begriff "Annahme" - "Einlösung" des Frachtbriefes 61

B. Die Annahme des Frachtbriefes als solche 62

C. Übergabe des Frachtbriefes an bevollmächtigte Dritte 63

D. Übergabe des Frachtbriefes an unberechtigte Dritte 64

E. Verlust des Frachtbriefes 64

§ 11 Besondere Tatbestände

A. Die Annahme des Frachtbriefes v o r Ankunft des Gutes 65

B. Die Annahme des Gutes v o r Ankunft des Frachtbriefes 67

C. Die Wirkungen der Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes 69

2.Abschnitt: Die R e c h t e des Empfängers aus seiner vollen Rechtsstellung

§ 12 Das Recht des Empfängers, Schadenersatzansprüche gegen die Eisenbahn stellen zu können 71

I. Dem Absender i n h ä r e n t e Rechte 72

II. Dem Empfänger i n h ä r e n t e Rechte 73

III. Die gemeinsamen Rechte 73

Seite

§ 13 Die Abgrenzung der Aktivlegitimation in Art.41 § 3 75

A. Die Bestimmung des Abs.3 in Art.41 § 3

I. Das Problem 76

II. Die Bedeutung dieser Bestimmung 78

B. Die Abgrenzung der Aktivlegitimation insbesondere

I. Die Aktivlegitimation des Absenders 79

II. Die Aktivlegitimation des Empfängers 80

3.Abschnitt: Die Verpflichtung des Empfängers aus seiner vollen Rechtsstellung

§ 14 Die Verpflichtungen gegenüber der Eisenbahn auf Grund eines Frachtvertrages 81

§ 15 Die Verpflichtungen des Empfängers

A. Die Überweisung der Kosten 82

B. Die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge 84

C. Prüfung der Angaben des Frachtbriefes durch den Empfänger 89

§ 16 Der Rechtsgrund für die Verpflichtungen des Empfängers auf Grund eines Frachtvertrages

A. Die Regelung im IÜG 90

B. Der Verpflichtungs w i l l e des Empfängers 92

§ 17 Die Verpflichtung des Empfängers zur Bezahlung von Nachforderungen auf Grund des Art.18

A. Die Bedeutung des Art.18 93

B. Unrichtige Anwendung der Tarife 94

C. Unrichtige Auskünfte von Bahnbeamten 95

D. Zur Frage der Aufrechnung mit einer Schadenersatzforderung des Empfängers gegenüber Nachforderungen der Eisenbahn 96

§ 18 Die Verpflichtung des Empfängers zur Annahme des Gutes n a c h erfolgter Annahme des Frachtbriefes

A. Die im IÜG getroffene Regelung 98

I. Die Bedeutung des Art.24 § 2 Abs.2 99

II. Zwei Arten von Annahmeverweigerungen 99

III. Zusammenfassung 101

Seite

B. Die Regelung in der EVO 102

C. Die Regelung im TR 102

D. Ergebnis 105

Vierter Teil

Der sogenannte "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag"

§ 19 Vorbemerkung 106

§ 20 Der Begriff des "Eintritts eines Dritten in einen Vertrag" 107

§ 21 Der "Eintritt in den Vertrag" als R e c h t s w i r k u n g

A. Die Rechte 109

B. Die Pflichten 110

C. Zusammenfassung 112

§ 22 Der "Eintritt in den Vertrag" als T a t b e s t a n d 112

I. Übersicht 113

II. Die "Eintrittshandlungen" 113

§ 23 Kritik des sogenannten "Eintritts des Empfängers in den Frachtvertrag"

A. Zusammenfassung 114

B. Die Behandlung des "Eintritts" in der Literatur

I. Nánássy 116

II. Seligson 119

III. Loening 120

IV. Weirauch 121

V. Finger 122

VI. Der "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" nach dem schweizerischen "Reglement über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen" 123

§ 24 Der Eintritt des Empfängers in seine Rechtsstellung auf Grund eines Frachtvertrages 126

§ 25 Schlußwort 128

Abkürzungen 129

Literaturverzeichnis 131

V o r w o r t

Der vorliegenden Arbeit liegt die Ansicht zu Grunde, daß die Rechtsstellung des Empfängers allein auf den Bestimmungen des IÜG beruht, daß also privatrechtliche Grundsätze über die Verträge auf Leistung an Dritte auf den Eisenbahnfrachtvertrag keine Anwendung finden können. Der im Frachtbrief als Empfänger bezeichneten Person erwachsen vielmehr Rechte und Pflichten auf Grund eines bestimmten Frachtvertrages e x l e g e .

Aus der Natur der Sache ergibt sich eine Dreistufigkeit der Rechtsstellung des Empfängers, d.h. im zeitlichen Ablauf eines Frachtvertrages sind hinsichtlich der Rechte und Pflichten eines Empfängers drei Abschnitte scharf zu unterscheiden. Sie werden getrennt in Teil 1 bis 3 dieser Arbeit behandelt.

In einem vierten Teil wird sodann die heute allgemein vertretene Ansicht über den sogenannten "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" einer eingehenden Kritik unterzogen.

Nicht berücksichtigt sind, dem behandelten Thema entsprechend, spezielle Fragen der Haftung, der Tarifanwendung und des Ablieferungsverfahrens. Der Verfasser beschränkte sich vielmehr auf die rein rechtliche Würdigung der für die Rechtsstellung des Empfängers wesentlichen Tatbestände.

§ 1 Einleitung

> "Das Bedürfnis befriedigt sich unbekümmert darum, ob die Einrichtungen und Rechtssätze, mit denen dadurch unser Recht bereichert wird, der Jurisprudenz passen oder sie in Verlegenheit setzen. Die Jurisprudenz hat sich der Tatsache unterzuordnen, sie anzuerkennen, aber zugleich hat sie das Recht und die Pflicht, die Tatsachen juristisch zu erklären, den Gesichtspunkt für sie aufzuzeigen, durch den sie sich am einfachsten und natürlichsten in den Zusammenhang der geltenden Dogmen einreihen läßt."[1)]

Übersicht über die Rechtsstellung des Empfängers

A. Ein Frachtvertrag wird zwischen dem Absender und der Eisenbahn ohne jegliche Mitwirkung oder Beeinflussungsmöglichkeit[2)] des Empfängers abgeschlossen. Zweck dieses Vertrages ist es, die Modalitäten festzulegen, unter welchen ein Gut an einen bestimmten Ort zu befördern und dort einer als Empfänger im Frachtbrief bezeichneten Person abzuliefern ist. Diese Modalitäten sind zum größten Teil zwingend im IÜG festgelegt, so daß die Vertragsfreiheit der beiden Partner (Eisenbahn und Absender) auf einige wenige - ihrer

---

1) Jhering, in seinen Jahrbüchern für Dogmatik; Bd.1 S.176/77.

2) Nur mittelbar kann der Empfänger einen gewissen Einfluß auf die d i s p o s i t i v e n Bedingungen des Frachtvertrages dadurch ausüben, daß er dem Absender auf Grund des für den Frachtvertrag kausalen Grundgeschäftes (z.B. eines Kaufvertrages) bestimmte Anweisungen erteilt, die somit Vertragsbedingungen dieses Grundgeschäftes sind. (Belastung der Sendung mit Nachnahme, Barvorschüssen, Angabe des Interesses an der Lieferung, Leitweg, anzuwendende Tarife, "franko"-Vermerke usw.) Derartige Abreden werden in der Regel dann getroffen, wenn der Empfänger Käufer, der Absender Verkäufer der zu versendenden Ware ist. Eigentum und Gefahrtragung gehen dann gem. internationalem Handelsbrauch - in der Regel bei Absendung des Gutes, seltener ab Grenzstation - auf den Empfänger über. Der Kaufpreis wird dann fast immer durch Freigabe eines Akkreditivs gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels bezahlt. (Aber auch im Kompensationsverkehr hat der Absender, um den Kaufpreis zu erhalten, immer das Doppel zu übergeben.)
Dieser mittelbare Einfluß des Empfängers besteht aber seiner Natur nach immer nur v o r Abschluß des Frachtvertrages. Auf das bereits bestehende Vertragsverhältnis kann der Empfänger niemals rechtlich wirksam einwirken.

Art nach auch im IÜG[3] abschließend aufgezählte - Vertragsbedingungen beschränkt bleibt.

Die Rechtsstellung des Empfängers, d.h. dessen Rechte und Pflichten auf Grund eines bestimmten Frachtvertrages, sowie die Voraussetzungen, bei deren Vorliegen ihm diese Rechte und Pflichten zuwachsen, ist Gegenstand der ius cogens bildenden Vertragsbedingungen. Doch sind die verschiedenen Bestimmungen, aus welchen sich die Rechtsstellung des Empfängers in ihrer Gesamtheit ergibt, im IÜG nicht zusammengefaßt, sondern über das ganze Vertragswerk verstreut. (Dem systematischen Aufbau des IÜG liegt der chronologische Ablauf eines Frachtvertrages zu Grunde.)

B. Bei genauer Betrachtung des IÜG unter Berücksichtigung seiner Systematik und der in ihm enthaltenen Grundsätze ergibt sich, daß die Rechtsstellung des Empfängers eine dreistufige ist:
1.Stufe: Nach Abschluß des Frachtvertrages liegt zunächst ein Stadium der Beförderung vor, während welchem dem Empfänger noch keinerlei Rechte und Pflichten auf Grund dieses Vertrages erwachsen[4]. Er ist vorerst für das Frachtvertragsverhältnis ein Dritter, der in keinen frachtvertraglichen Rechtsbeziehungen zur Eisenbahn oder zum Absender steht[5]. Er ist zunächst lediglich der im Frachtbrief als Empfänger bezeichnete Adressat.

Keine Regel ohne A u s n a h m e : Dadurch, daß eine Person im Frachtbrief als Adressat bezeichnet ist, steht ihr bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen ein Schadenersatzanspruch wegen Vertragsverletzungen der Eisenbahn ex lege zu. Die besondere Natur dieser Ansprüche (deren wichtigster im ersten Teil dieser Arbeit behandelt wird) liegt darin, daß die für jede Rechtsausübung eines Empfängers grundlegenden - in § 3 des Art.16 statuierten - Voraussetzungen für eine rechtswirksame Geltendmachung nicht vorliegen müssen. In diesem Abschnitt tritt daher noch nicht ein Empfänger im eigentlichen Sinne auf; wir werden daher hier nur vom (Empfänger)"Adressaten" sprechen.

---

3) vgl. z.B. Art.6 § 6; EVO §§ 55 u.56; TR Art.131 u.132.

4) so Nánássy 230/31; Seligson 234 Anm.21; Loening spricht von einer "Anwartschaft" 403 Anm.1; Finger Vorbem.1e vor § 53; Favre-Wick nicht ausdrücklich, vgl. aber Anm.5 zu Art.164.

5) vgl. dazu Cour de Cassation de France de 17.12.1945 in ZIE 1946 Nr.7.

2.Stufe: Da dem Empfänger durch den Abschluß eines Frachtvertrages noch keine Rechte und Pflichten erwachsen, muß ein Zeitpunkt bestimmt werden, in welchem dies geschieht. Dieser setzt sich aus zwei Faktoren zusammen:

1. Bestimmte Voraussetzungen (Tatbestände), durch deren Vorliegen der im Frachtbrief genannte Adressat überhaupt erst berechtigt - legitimiert - wird, als Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages auftreten zu können; m.a.W. bei deren Vorliegen die frachtrechtliche Empfängerlegitimation dieses Adressaten gegeben ist.

2. Das Vorliegen der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation als solche übt aber noch keine Wirkungen aus, denn es gilt der Grundsatz, daß der Adressat frei darüber entscheiden können muß, ob er Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages werden, d.h. Frachtbrief und Gut annehmen[6] will oder nicht. Damit also Rechte und Pflichten eines bestimmten Frachtvertrages dem Adressaten zuwachsen, muß dieser - wenn seine Empfängerlegitimation vorliegt - zunächst noch erklären, daß er Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages werden will.

Den Beginn der 2.Stufe stellt also der Zeitpunkt dar, in welchem die im Frachtbrief als Empfänger bezeichnete Person, der Adressat, frachtrechtlich legitimiert ist, als Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages überhaupt erst auftreten zu können. Es liegt dann die "frachtrechtliche Empfängerlegitimation" vor.

G e k e n n z e i c h n e t ist diese 2.Stufe gegenüber der 3. dadurch, daß der Empfänger zwar verschiedene Rechte auf Grund eines Frachtvertrages auszuüben berechtigt ist - die z.B. das Erlö-

---

6) Eine vertragliche Verpflichtung zur Annahme von Frachtbrief und Gut ist aber dann anzunehmen, wenn die im Frachtbrief als Adressat bezeichnete Person mit der des Absenders identisch ist. (Vgl. dazu Seligson 226 oben; Loening 368 unten; Finger Vorbem. 2c bb u. cc vor § 53.) In einem solchen Frachtvertrag wird im eigentlichen Sinne ein Empfänger überhaupt nicht bezeichnet, da der Absender gleichzeitig auch Empfänger ist. Die als Adressat bezeichnete Person steht somit als Absender in einem Vertragsverhältnis mit der Eisenbahn, hat diese also verpflichtet, ihr selbst das Gut abzuliefern. Hieraus ergibt sich aber die Verpflichtung des Absender-Empfängers, gleichgültig ob er den Frachtbrief auf der Bestimmungsstation annimmt oder nicht, die Eisenbahn in jedem Falle schadlos zu halten, wenn er Gut oder Frachtbrief nicht annimmt. Somit kann hier z.B. ein Ablieferungshindernis im Sinne des Art.24 § 1 nicht eintreten.

schen des Verfügungsrechts des Absenders bewirken -, ihm aber noch keinerlei Verpflichtungen auf Grund dieses Vertrages erwachsen.

3.Stufe: Voll berechtigt und voll verpflichtet wird der Empfänger erst, wenn er Gut oder Frachtbrief annimmt. Erst dadurch wird er Empfänger im engeren Sinne und tritt in die für den Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages vorgesehene v o l l e Rechtsstellung ein[7].

7) Dieser "Eintritt in seine volle Rechtsstellung" hat nichts gemein mit dem sog. "Eintritt in den Frachtvertrag", was im 3.Teil dieser Arbeit dargestellt ist.

Erster Teil

Der Empfänger als Adressat

Nach Abschluß eines Frachtvertrages erwachsen dem Empfänger aus diesem zunächst weder Rechte noch Pflichten, da frachtrechtlich noch nicht feststeht, ob die als Empfänger bezeichnete Person überhaupt Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag erwerben will. Der Wille zu diesem Erwerb muß erst ausdrücklich erklärt werden, wofür aber das Vorliegen bestimmter Voraussetzungen, die im 2.Teil dieser Arbeit behandelt werden, conditio sine qua non ist.

Trotz dieser zunächst passiven Stellung des Empfängers zu einem bestimmten Frachtvertrag kann er gleichwohl einige wenige, selten vorkommende Ansprüche geltend machen, deren wichtigster im folgenden behandelt wird.

§ 2 Der Anspruch des Empfängers auf Grund eines bloßen Vertragsabschlusses aus Art.21 § 2 Abs.2 Satz 2

A. Übersicht und Rechtsnatur dieses Anspruches

"Hat die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Doppels zu verlangen, so haftet sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat." 1)

I. Dieser Tatbestand stellt eine Durchbrechung des das Frachtrecht beherrschenden Grundsatzes dar, daß die Eigentumsverhältnisse am beförderten Gut frachtrechtlich irrelevant sind:

Eigentum und Gefahrtragung eines verkauften Gutes gehen bei Distanzkäufen in der Regel schon bei Absendung des Gutes auf den Käufer-Empfänger über.

Eine dem Frachtrecht eigentümliche Regelung erlaubt es dem Absender, nach Abgang des Gutes von der Versandstation noch nachträglich über das rollende Gut Verfügungen zu treffen, insbesondere noch die Bestimmungsstation und die Person des Empfängers zu ändern. Es ist ohne weiteres einzusehen, daß diese Befugnis des Absenders zu einer untragbaren Belastung für den Empfänger wird,

---

1) Sachlich übereinstimmende Vorschriften sehen die EVO in § 72/7 Satz 3 und das TR in Art.169/3 Satz 2 vor.

wenn dieser - als Käufer - schon nach Absendung Eigentümer des rollenden Gutes ist.

Um in diesen Fällen den Empfänger vor nachträglichen Verfügungen des Absenders zu schützen, verlangt § 2 des Art.21 in Abs.2, daß der Absender bei allen nachträglichen Verfügungen das Frachtbriefdoppel vorzulegen und seine Verfügungen in dieses einzutragen hat. Er soll also nur dann verfügen können, wenn er im Besitze des Doppels ist. Dem Empfänger ergibt sich auf Grund dieser Bestimmung die Möglichkeit, den Absender an der Ausübung seines Verfügungsrechts dadurch zu hindern, daß er sich das Doppel vom Absender - in der Regel gegen Bezahlung des Kaufpreises - übergeben läßt.

Die oben erwähnte Bestimmung erlaubt nun dem Empfänger die Geltendmachung eines Schadenersatzanspruches, wenn die Eisenbahn eine Verfügung des Absenders befolgte, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen.
Wichtig ist dabei aber folgende Unterscheidung:

a) Die Verpflichtung des Absenders, das Doppel vorzulegen und seine Verfügung in dieses einzutragen, sowie die Verpflichtung der Eisenbahn, sich vor Ausführung einer Verfügung das Doppel vorweisen zu lassen, stellt eine Vertragsbedingung des im IÜG zwingend vorgeschriebenen Inhalts des Frachtvertrages dar.

b) Der aus der Nichtbeachtung dieser Vertragsbedingung entstehende Anspruch des im Frachtbrief bezeichneten Adressaten ist aber kein Anspruch a u s dem Frachtvertrag - dessen Abschluß ist nur eine Bedingung für das E n t s t e h e n dieses Anspruchs -, sondern stellt einen selbständigen Anspruch ex lege dar.

II. Es ist ferner festzustellen, daß der Empfänger-Adressat, um diesen Anspruch erheben zu können, keine f r a c h t r e c h t l i c h relevante Willenserklärung gegenüber der Eisenbahn abgegeben haben muß. Er ist auch - je nach dem Inhalt des von ihm geltend gemachten Anspruches - auch nachher nicht verpflichtet, den Frachtbrief oder das Gut anzunehmen.

B. Die Bedeutung des § 2 in Art.21

Dieser Paragraph enthält d r e i verschiedene Bestimmungen.

I. Die Festlegung der Formen, in welchen der Absender seine Verfügungen zu treffen hat:

> "Die erwähnten nachträglichen Verfügungen muß der Absender durch eine schriftliche, den Vorschriften des Artikels 6 § 2 zweiter Absatz entsprechend abgefaßte, von ihm unterschriebene Erklärung nach dem Muster der Anlage IV dieses Übereinkommens treffen.
>
> Die Erklärung ist auch auf dem Frachtbriefdoppel einzutragen,
>
> das der Eisenbahn zugleich mit der Erklärung vorzulegen und von ihr dem Absender zurückzugeben ist."
>
> "Wenn der Absender die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme verlangt, so muß er eine ihm ausgestellte Bescheinigung über die Nachnahme vorweisen."

II. Die Rechtswirkung, welche die N i c h t b e a c h t u n g einer dieser Formen hinsichtlich des Empfängers ausübt:

> "Hat die Eisenbahn die nachträgliche Verfügung des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Doppels zu verlangen, so haftet sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat."

Diese Bestimmung ist etwas unklar gefaßt. Die Eisenbahn hat die Vorzeigung des Doppels nicht nur zu v e r l a n g e n , sondern sie ist auch verpflichtet, sich das Doppel v o r l e g e n zu lassen.

III. Die Rechtsfolgen, welche die Nichtbeachtung dieser Formen bei Erteilung einer nachträglichen Verfügung bewirkt:

> "Jede nachträgliche Verfügung des Absenders, die in anderer als der oben vorgeschriebenen Form gegeben wird, ist nichtig."

a) Diese Bestimmung, die im Gegensatz zur französischen Fassung[2] die Einzahl gebraucht, läßt aus ihrem Wortlaut nicht erkennen, für w e l c h e der vier vorgeschriebenen Formen bei der Nichtbeachtung die Sanktion der Nichtigkeit vorgesehen ist. Richtiger Ansicht nach muß diese Bestimmung aber im Sinne des französischen Textes verstanden werden, der bei Nichtübereinstimmung auch gem. Art.64 Abs.3 entscheidet. Somit ist eine nachträgliche Verfügung des Absenders bei j e d e r Nichtbeachtung einer der vorgeschriebenen Formen nichtig[3].

---

2) "... Sous des formes autres que celles qui sont prescrites si-dessus est nulle et non avenue."

3) Im Ergebnis gl.M. Nánássy 289 Anm.1, reichhaltig zit. Schrifttum über diese Frage in Anm.2; Seligson 288 Anm.18; G.Eger zu 78/79 u.294/95; a.M. Loening 488-91.

Die Sanktion der Nichtigkeit besteht darin, daß - sofern auf Nichtigkeit geklagt worden ist - (wo kein Kläger, da auch kein Richter) ein Rechtszustand vorliegt, wie er vor Erteilung der Verfügung bestanden hatte. Hat die Eisenbahn also eine nachträgliche Verfügung des Absenders befolgt, ohne daß die vorgeschriebenen Formen beachtet worden waren, z.B. das Gut an eine andere Bestimmungsstation gesandt oder einem neu bezeichneten Empfänger abgeliefert, so müßte, da diese Verfügung nichtig war, zunächst der status quo ante wiederhergestellt werden.

Obwohl die Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Formvorschriften i m m e r auf einem Verschulden der Bahn beruht, kann im internationalen Verkehr - zumal im Falle der oben genannten Beispiele - eine nachträgliche Verfügung des Absenders oft nur unter unzumutbaren Bedingungen wieder rückgängig gemacht werden. Man mag hier anführen, die Nichtigkeit sei eine dem Rechtsleben eigentümliche Sanktion und das "Recht" verlange - sofern es diesen Namen noch zu Recht tragen soll -, daß die von ihm vorgesehenen Sanktionen erfüllt, d.h. der status quo ante wiederhergestellt werde. Wie sieht nun aber die Rechtslage, die sich aus dem IÜG teils ausdrücklich, teils implizite ergibt, aus?

b) Weder die Eisenbahn noch der Absender werden - gegenseitig-- sich auf die Nichtigkeit der nachträglichen Verfügung mit Erfolg berufen können, denn hinsichtlich jeder dieser beiden Parteien ist konkurrierendes Verschulden anzunehmen.

Für die E i s e n b a h n ist in erster Linie von Bedeutung die Bestimmung im Abs.1 des § 2. Eine nicht auf dem vorgeschriebenen Muster erstellte nachträgliche Verfügung des Absenders wird aber praktisch keine Station annehmen.

Der A b s e n d e r aber kann sich auf die Nichtigkeit der von ihm selbst erteilten Verfügung im Sinne des Abs.4 in § 2 rechtswirksam auch nicht berufen, denn dies würde dem Grundsatz von Treu und Glauben[4] widersprechen.

C. Der Anspruch des Empfängers

Um einen Anspruch gem. Art.21 § 2 Abs.2 Satz 2 geltend machen zu können, hat der Empfänger-Adressat zu beweisen:

---

4) vgl. § 157 BGB; Art.2 ZGB: "Der offenbare Mißbrauch eines Rechts findet keinen Rechtsschutz."

1. den Abschluß eines Frachtvertrages, in welchem er als Empfänger bezeichnet ist;
2. daß der Absender das Doppel ihm oder einem Dritten, der es für ihn besitzt, übergeben hatte. Er wird also zwecks Durchsetzung seines Anspruches das Doppel immer vorweisen müssen.
3. daß die Eisenbahn eine nachträgliche Verfügung des Absenders befolgt hatte, ohne sich von ihm das Doppel vorlegen zu lassen;
4. daß ihm durch diese widerrechtliche Befolgung einer Verfügung des Absenders ein Schaden, zu dem auch lucrum cessans gehört[5], entstanden ist.

Gelingt dieser Beweis, steht ihm ein Schadenersatzanspruch ex lege[6], dem Art.21 § 2 Abs.2 zu. Seine Aktivlegitimation ist gegeben, wenn die erwähnten Voraussetzungen vorliegen; Art.41 § 3 ist nicht anwendbar[7], wohl aber Art.42 und 45.

Ist der Empfänger-Adressat aber gleichzeitig E i g e n t ü m e r des Gutes, so steht ihm neben seinem Schadenersatzanspruch gegen die Eisenbahn auf Grund des Art.21 § 2 Abs.2 Satz 2 auch die Vindikationsklage gegen den Besitzer des Gutes zu. Hat diese Erfolg und erhält er das Gut wieder zurück, vermindert sich natürlich um dessen Wert - abzüglich der Kosten des Verfahrens - der erwähnte Schadenersatzanspruch gegen die Eisenbahn.

---

5) Nánássy 288 Anm. 4d; Seligson 292 Anm.20 Abs.2; G.Eger 279 und 475; Finger Anm.30 zu § 72; Weirauch Anm.25 zu § 73; Favre-Wick Anm.25 zu Art.169 zwar nicht ausdrücklich, ergibt sich aber aus ihrem Hinweis auf die oben zitierte Stelle bei Nánássy.

6) Nánássy 287 Anm.3; Seligson 291 Anm.20; Finger Anm.30 zu § 72: "selbständiger Haftungsgrund".

7) gl.M. Loening 492 Abs.2; Seligson a.a.O.; Nánássy: "Die Grundlage des Anspruches ist eben durch die Gesetzesbestimmung gegeben." (a.a.O.)

Zweiter Teil

Der Empfänger als legitimierter Adressat

1.Abschnitt: Die frachtrechtliche Empfängerlegitimation

§ 3 Die Rechtsnatur dieser Legitimation

Der Empfänger soll aber - wie weiter unten ausgeführt wird - nicht lediglich e r m ä c h t i g t sein, das Gut anzunehmen, wie etwa die Person, der ein Bote einen Brief überbringt, sondern kraft eigenen selbständigen Rechts die Ablieferung des Gutes von der Eisenbahn - wenn nötig auf dem Klagewege - f o r d e r n können. Aber auch wenn der Eisenbahn die Vertragserfüllung nachträglich unmöglich geworden ist, soll der Empfänger ein eigenes selbständiges Recht auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung haben, ohne daß er sich diesen Anspruch vom Absender zedieren lassen muß.

Das IÜG bezeichnet daher in Art.16 § 3 bestimmte Voraussetzungen, bei deren Vorliegen die im Frachtbrief als Empfänger bezeichnete Person b e r e c h t i g t ist, auf Grund eines bestimmten Frachtvertrages als dessen Empfänger aufzutreten.

Hinsichtlich dieser Berechtigung sagt schon G.Eger: Es sei noch nicht ein Recht aus dem Frachtvertrage selbst, "sondern nur die L e g i t i m a t i o n (Sperrdr.v.Verf.) in den Frachtvertrag einzutreten, d.h. die selbständige Befugnis zum Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrag."[1] Diese Befugnis, die Berechtigung einer Person, als Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages auftreten zu können, ist ein "selbständiges"[2], nicht vom Absender[3] und auch nicht aus der in Art.16 § 1 statuierten Ablieferungspflicht der Eisenbahn[4] abgeleitetes o r i g i n ä r e s R e c h t e x l e g e [5] nach dem Willen des Gesetzgebers.

1) 314 Anm.108 III.

2) Loening 179 Abs.2 oben, vgl. auch 403 Anm.1; K.Friebe in EE 48/1.

3) Nánássy 233 Anm.6 Abs.2; Seligson 237 Anm.24; Loening 412 Anm.4

4) a.M. Loening 406 Anm.2.

5) Auch Loening 412 Anm.4; a.M. Nánássy: "durch Abschluß des Vertrags begründet" S.230 Anm.1, vgl. auch 111 Anm.2 Abs.2, 234 Anm.9, 293 Anm.1; Seligson: "... entsteht grundsätzlich mit der Ankunft des Gutes." 234 Anm.21.

Dieses Recht ex lege steht dem Empfänger aber nicht schon sofort nach Abschluß des Frachtvertrages, in dem er als Adressat bezeichnet ist, zu, denn "man muß der Eisenbahn gehörige Zeit zur Ausführung der Beförderung lassen"[6], sondern erst nach Vorliegen bestimmter Voraussetzungen.

Sind diese Voraussetzungen dann gegeben, liegt die frachtrechtliche Empfängerlegitimation der im Frachtbrief als Empfänger bezeichneten Person vor. Für diese so legitimierte Person besteht ein Rechtszustand, eine Berechtigung, die es ihr möglich macht, durch bestimmte Willenserklärungen die Erfüllung eines ihr fremden Rechtsverhältnisses - des Frachtvertrages - aus eigenem Recht zu fordern; bzw. bei nachträglicher Unmöglichkeit zur Erbringung der vertraglich bedungenen Leistung seitens der Eisenbahn Schadenersatz wegen Nichterfüllung zu verlangen.

Der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation liegt also ein rechtsbegründendes Gestaltungsrecht zugrunde, dessen Voraussetzungen im folgenden dargestellt werden.

§ 4 Die Voraussetzungen für die Legitimation

A. Allgemeine Voraussetzungen

I. Abschluß eines Frachtvertrages

Es ist evident, daß Rechte des Empfängers - da dieser ja in einem Frachtbrief bezeichnet sein muß und ein Frachtbrief nur bei Abschluß eines Frachtvertrages ausgestellt wird - immer nur dann entstehen können, wenn zwischen Absender und Eisenbahn überhaupt ein Frachtvertrag abgeschlossen wurde.

II. Bezeichnung des Empfängers im Frachtbrief

Die Bezeichnung eines Empfängers im Frachtbrief erfolgt nicht immer bei Abschluß des Frachtvertrages, so daß etwa diese Voraussetzung bei Vorliegen der oben genannten ebenfalls gegeben sein müßte. Man hat hier vielmehr zu beachten, daß außer der Bezeichnung eines Empfängers bei Abschluß des Frachtvertrages der Absender auch gem. Art.21 § 1d einen Empfänger durch nachträgliche Ver-

6) Nánássy 230 Anm.1.

fügung bezeichnen kann. In einem solchen Falle wird erst durch diese Bezeichnung das Recht für eine bestimmte Person begründet, in einem späteren Zeitpunkt als Empfänger dieses Frachtvertrages auftreten zu können[7)8)].

Es muß daher als zweite allgemeine Voraussetzung die Bezeichnung eines Empfängers im Frachtbrief zu dem Zeitpunkt vorliegen, in welchem eine der drei alternativen Voraussetzungen gegeben ist.

B. Alternative Voraussetzungen

Damit die frachtrechtliche Empfängerlegitimation für eine bestimmte Person vorliegt, bedarf es neben den bereits erwähnten alternativ noch einer der drei nun zu besprechenden Voraussetzungen.

I. Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation

> "Nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu verlangen."[9)]

Der Inhalt dieser Bestimmung nach der ratio legis ist darin zu sehen, daß dem Empfänger ein gesetzliches Recht gegeben wird, die Ablieferung von Frachtbrief und Gut von der Eisenbahn nicht nur verlangen, sondern auch gerichtlich erzwingen zu können. Die Notwendigkeit einer Erzwingung dürfte sich zwar praktisch kaum ergeben, da sie eine ungerechtfertigte Verweigerung der Ablieferung durch die Güterabfertigungsstelle der Empfangsbahn voraussetzt. Doch gerade diese rechtliche Möglichkeit zeigt die eigentliche Bedeutung der Bestimmung in Satz 1 des Art.16 § 3 auf.

Aus dieser Bestimmung ergibt sich zunächst e contrario, daß der Empfänger v o r Ankunft des Gutes k e i n Recht hat, die

---

7) Diese Tatsache übersieht Nánássy (230 Anm.1), wenn er ohne diesen Tatbestand zu erwähnen behauptet, Rechte des Empfängers würden durch den Abschluß des Frachtvertrages begründet.

8) Über die Rechtswirkungen der Bezeichnung eines neuen Empfängers durch nachträgliche Verfügung des Absenders war ein Hinweis nicht zu finden. (Vgl. Nánássy 280 vor lit.c und Loening 106 Anm.4d und 479-81.)

9) Art.16 § 3 Satz 1; EVO § 75/3 wörtlich übereinstimmend; TR Art.164/1 verlangt gleichzeitig Erfüllung von Verpflichtungen, stimmt fast wörtlich mit § 75/2 der EVO vom 16.Mai 1928 überein.

Ablieferung von Frachtbrief und Gut zu verlangen[10].

Damit eine "Ankunft des Gutes" vorliegt, genügt es, "wenn nur ein Teil des Gutes, eventuell nur die leere Verpackung (Transportkiste, Faß) ankommt"[11]. Die Ankunft dieses Teils begründet die Rechte des Empfängers auch hinsichtlich des noch fehlenden Teils, gleichgültig, ob der Rest dann später ankommt oder in Verlust geriet[12]. Ebenfalls unerheblich für die durch die Ankunft des Gutes entstehende Berechtigung des Empfängers[13] ist es, wenn das Gut nach einmal erfolgter Ankunft auf der Bestimmungsstation wieder verschleppt wird oder in Verlust geriet. Ferner ist es irrelevant, ob die Lieferfrist abgelaufen ist oder nicht; auch ist nicht notwendig, daß dem Empfänger die "Ankunft des Gutes" angezeigt wurde.

Die Ankunft des Gutes für sich allein legitimiert den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger. Der Frachtbrief selbst braucht noch nicht angekommen zu sein[14]. Dies ist wichtig für Anschlußgeleisebesitzer und im Frachtstundungsverfahren. Ist dagegen nur der F r a c h t b r i e f , nicht aber das Gut auf der Bestimmungsstation angekommen, so hat der Empfänger auf Grund des Wortlautes in Satz 1 des Art.16 § 3 k e i n Recht, dessen Ablieferung zu fordern. Wohl kann ihm aber der Frachtbrief zur Annahme angeboten werden[15].

Die Ankunft des Gutes als solche bewirkt noch keine Veränderung in den Rechten und Pflichten des Empfängers. Dieser wird dadurch lediglich frachtrechtlich legitimiert, durch eine entspre-

---

10) gleichlautend Nánássy 231 Anm.3; Seligson 225 Anm.13; Finger Vorbem.1e vor § 53.

11) Nánássy a.a.O.; gleichlautend Loening 406 Anm.2; Favre-Wick Anm.3 zu Art.164.

12) so Nánássy, a.a.O.; Loening a.a.O. und 409 unten; Kittel-Friebe-Hay Anm.8 zu § 75.

13) im hier behandelten Sinne die "frachtrechtliche Empfängerlegitimation".

14) Nánássy a.a.O. und 232 Anm.4; Seligson: "Mit der Ankunft entsteht das Recht des Empfängers ipso iure." S.235 Anm.21; Loening 407 oben; Favre-Wick a.a.O. Die Behandlung der Ankunft des Gutes bei den Kommentatoren der EVO beschränkt sich auf unwesentliche Hinweise. Vgl.dazu Weirauch Anm.12 zu § 75; Goltermann Anm.14 zu § 75; Finger Anm.11 zu § 75.

15) vgl. hiernach II.

chende Willenserklärung seinen Erfüllungsanspruch geltend zu machen[16].

II. Anbieten des Frachtbriefs

Während der Satz 1 des Art.16 § 3 bestimmt, daß der Empfänger die Übergabe des Frachtbriefes erst n a c h Ankunft des Gutes v e r l a n g e n kann, ist aus keiner Bestimmung des IÜG zu entnehmen, daß er nicht den Frachtbrief rechtswirksam annehmen kann, wenn dieser ihm von der Güterabfertigungsstelle a n g e b o t e n wird[17]. Für den Empfänger kann dies, wegen der Rechtswirkungen der Annahme des Frachtbriefs[18], von wesentlicher Bedeutung sein. Es wird deshalb auch allgemein anerkannt, daß der Empfänger den Frachtbrief schon v o r Ankunft des Gutes annehmen kann[19]. Er ist aber nicht berechtigt, die Übergabe des Frachtbriefes zu diesem Zeitpunkt zu v e r l a n g e n .

Meines Erachtens ist die Eisenbahn auch verpflichtet, den Frachtbrief dem Empfänger zwecks Einlösung anzubieten. Diese Pflicht ergibt sich ganz klar aus Art.16 § 1 Abs.1[20]. (Man hat zwar offensichtlich bei der Abfassung dieser Bestimmung nicht an den Fall gedacht, daß zwar der Frachtbrief, nicht aber das Gut auf der Bestimmungsstation ankommt.)

Lediglich die Tatsache aber, daß die Eisenbahn dem Empfänger den Frachtbrief anbietet, z.B. Benachrichtigung von dessen Ankunft verbunden mit der Einladung, ihn einzulösen, bewirkt noch keine Veränderung der Rechtsstellung der im Frachtbrief als Empfänger bezeichneten Person. Es ergibt sich für diese aber die Möglichkeit, den Frachtbrief auf Grund eines freien Entschlusses anzunehmen. Der Vorteil dieser vorzeitigen Annahme liegt darin, daß der Empfänger das Verfügungs- sowie das Reklamations- und Klagerecht des Absenders zum Erlöschen bringen und selbst sofort gegen die Eisenbahn

16) vgl. grundsätzliche Übereinstimmung bei Loening 407 Abs.2 und 826 unten.

17) vgl. dazu Fritsch, Archiv für Eisenbahnwesen S.601.

18) s.dazu § 11 C.

19) so Nánássy 293 Anm.1, 290 Anm.2b; Seligson 295 Anm.5, 534 Anm.9; Loening 500 oben, 826 oben; Favre-Wick Anm.37 zu Art.169; Finger Anm.42 zu § 72; Goltermann Anm.72 Abs.2 zu § 72.

20) so auch Nánássy 222 Anm.7.

vorgehen kann. Dies ist besonders wichtig, wenn der Empfänger oder dessen Auftraggeber Eigentümer des Gutes ist, aus irgendwelchen Gründen das Frachtbriefdoppel aber in der Hand des Absenders belassen mußte.

III. Frachtrechtlicher Verlust des Gutes

> "Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Art.30 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gegen vorherige Erfüllung der sich daraus für ihn ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen." 21)

a) In dieser Bestimmung ist nun nicht mehr die Rede davon, daß der Empfänger die A b l i e f e r u n g von Frachtbrief und Gut verlangt, wie vielfach angenommen wird[22)23)], sondern der Empfänger kann jetzt nur Schadenersatz wegen Nichterfüllung verlangen.

Mißverständlich in dieser Bestimmung ist der Passus: "... so kann der Empfänger sein e Recht e aus dem Frachtvertrag ... geltend machen", der Gebrauch des Plurals[24)]. Es ist aber evident, daß diese Bestimmung nur e i n R e c h t des Empfängers festlegt: den Anspruch auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung. Dieser kann sich zwar auf verschiedene Bestimmungen des IÜG stützen, außer auf die Vorschriften in den Art.27 u.29 auch auf 35 u.36. Der Satz 2 des Art.16 § 3 regelt deswegen doch nur dieses eine Recht: unter den dort genannten Voraussetzungen einen Schadenersatz wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages als Empfänger dieses Vertrages gegen die Eisenbahn geltend machen zu können.

Gleichwohl kann man aber immer wieder lesen, daß der Empfänger bei Verlust des Gutes seine Rechte dadurch geltend mache, daß

---

21) Satz 2 des Art.16 § 3; EVO § 75/3 Satz 2; das TR kennt eine entsprechende Bestimmung nicht, vgl. dazu Favre-Wick Anm.3 zu Art.164.

22) seitens Nánássy 293 Anm.1b und zu b), 490 Anm.2b; ebenso G.Eger in TP 1948/46/8634; auch Seligson, der den Sinn dieser Bestimmung völlig verkennt: es kommt doch in diesem Zusammenhang keine "Ansprüche wegen zuviel erhobener Fracht usw." mehr in Frage. (Anm.26)

23) s.dazu das Folgende.

24) Auch der französische Text verwendet den Plural: "... est autorisé à faire valoir ... l e s droits résultant du contrat de transport."

er die A b l i e f e r u n g von Frachtbrief und Gut verlange[25]. Aus Satz 1 des Art.16 § 3 ergibt sich aber deutlich, daß der Empfänger die Übergabe des Frachtbriefs und die Ablieferung des Gutes n u r n a c h dessen Ankunft auf der Bestimmungsstation verlangen kann. Kommt das Gut dagegen n i c h t auf der Bestimmungsstation an, kann der Empfänger nach Ablauf der in Art.30 § 1 genannten Frist die praesumptio iuris et de iure für sich in Anspruch nehmen, daß das Gut in Verlust geraten ist - sofern der Verlust nicht schon vorher effektiv festgestellt werden konnte.

Das gemeinsame Merkmal, welches es berechtigt erscheinen läßt, diese beiden so verschiedenen Ansprüche in einem einzigen Paragraphen zusammen zu erwähnen, ist in der Statuierung z w e i e r originärer Rechte für die im Frachtbrief bezeichnete Person zu sehen, als Empfänger eines ihr fremden Vertrages:

1. bei Ankunft des Gutes dessen Ablieferung (= Erfüllung des Vertrages) und
2. bei frachtrechtlichem Verlust des Gutes Schadenersatz wegen Nichterfüllung

fordern zu können.

Die beiden für diesen Schadenersatzanspruch des Empfängers in Satz 2 des Art.16 § 3 genannten Voraussetzungen: effektiv festgestellter Verlust des Gutes und Vermutung des Verlustes auf Grund des § 1 in Art.30 stehen gleichwertig nebeneinander. Sie bilden zwei verschiedene Voraussetzungen für die frachtrechtliche Empfängerlegitimation, zeitigen aber gleichartige Rechtsfolgen. Die Unterscheidung zwischen effektiv festgestelltem und nach Art.30 § 1 vermutetem Verlust ist n u r f ü r d e n Z e i t p u n k t v o n B e d e u t u n g , von welchem an der Empfänger den Anspruch auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung gegen die Eisenbahn stellen kann.

Es lassen sich daher rechtlich keine Bedenken anführen, die Fälle des effektiv festgestellten und des nach Art.30 § 1 vermuteten Verlustes unter dem gemeinsamen Oberbegriff des " f r a c h t r e c h t l i c h e n V e r l u s t e s " zusammenzufassen. Im Falle des Art.30 § 1 liegt somit "frachtrechtlicher Verlust"

---

25) so Nánássy S.293 Anm.1 zu b), S.490 Anm.2b; Seligson S.239 Anm.26; Eger in TP 1948/46/8634; das Zentralamt in seiner Bemerkung zu einem Urteil des Handelsger.Brüssel vom 17.8.1942 in ZIE 1944/159-61.

dann vor, wenn das Gut nicht binnen der dort vorgesehenen Frist "dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist".

b) Der effektiv festgestellte Verlust[26]

Satz 2 des Art.16 § 3 erwähnt lediglich die F e s t s t e l l u n g des Verlustes. Hinsichtlich des V e r f a h r e n s für die Feststellung enthält das IÜG keine Bestimmungen, dieses ist vielmehr in den einzelnen Staaten durch innerdienstliche Vorschriften geregelt[27]. Art.43 ist nicht anwendbar, denn in dessen Überschrift heißt es ausdrücklich: "Feststellung eines t e i l w e i s e n Verlustes oder einer Beschädigung."[28]

"Verlust des Gutes liegt vor, wenn die Eisenbahn tatsächlich oder rechtlich außerstande ist, das Gut auszuliefern; auf welchen Ursachen die Nichtmöglichkeit der Auslieferung beruht, ist gleichgültig."[29] Es liegt eine Nichterfüllung der von der Eisenbahn dem Absender vertraglich zugesicherten Leistung vor. Verschulden der Bahn braucht nicht vorzuliegen[30]. Die Haftung der Eisenbahn ist reine Kausalhaftung[31] auf Grund der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes an sich und des "Vertrauens"[32], das der Eisenbahn entgegenzubringen man gezwungenermaßen genötigt ist. In der Regel können weder Absender noch Empfänger in den inneren Betrieb der Eisenbahnen Einblick nehmen. Die Eisenbahn haftet somit ohne Berücksich-

---

26) Die Worte "Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder" wurden erst auf der Rev.Konf. 1933 eingefügt. Vgl.dazu Prot.1933 Bd.I S.99 und 101, Antrag 234; Bd.II S.224/25.

27) vgl. Nánássy 232 Anm.5.

28) vgl. Nánássy a.a.O.; TR Art.174 sachlich übereinstimmend mit Art.43 IÜG, vgl. dazu Favre-Wick Anm.2 zu Art.174; die entsprechende Bestimmung der EVO, § 81, ist überschrieben "Feststellung von g ä n z l i c h e m oder teilweisem Verlust oder von Beschädigung des Gutes". Sie unterscheidet sich also von der im IÜG und im TR vorgesehenen Regelung.

29) Loening 582 Anm.2a; grundsätzlich gleichlautend: Nánássy 348 Anm.4a; Seligson 346 Anm.3; Favre-Wick Anm.6 zu Art.176; EVO § 82; Finger Anm.4; Goltermann Anm.3; Weirauch Anm.3.

30) Nánássy, a.a.O. mit Hinweis auf das receptum nautae, cauponis et stabularii, s. auch S.111.

31) vgl. dazu Finger Anm.1b zu § 82; Weirauch Anm.1 Abs.2 zu § 82; Favre-Wick Vorbem. vor Art.174.

32) Loening 581 oben.

tigung eines Verschuldens bis zur höheren Gewalt[33].

Als Ursachen des Verlustes sind zu nennen: Zerstörung des Gutes durch Brand, Zusammenstoß usw., Diebstahl, militärische Beschlagnahme, Konfiskation, Abhandenkommen des Gutes, Weigerung der Auslieferung[34](?), Ablieferung an den im Frachtbrief genannten Empfänger trotz anderslautender nachträglicher Verfügung des Absenders[35], Ablieferung an einen nichtberechtigten Empfänger[36]. Gerät das Benachrichtigungsschreiben durch Verschulden der Post in falsche Hände oder geht es bei der Post verloren und wird dadurch das Gut an einen unberechtigten Dritten ausgeliefert, stellt sich die Frage, ob die Post als Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn zu betrachten ist. Wird diese Frage bejaht, haftet die Eisenbahn für den Verlust des Gutes, wird sie verneint, haftet die Post. Im allgemeinen wird diese Frage verneint[37]. Bei Verlust von Postgütern aber kann sich der Geschädigte immer nur an die Post und nicht an die Eisenbahn halten[38]. Keinen Verlust stellt die E n t w e r t u n g des beförderten Gutes dar; "selbst bei völliger Entwertung"[39]. Hier ist ferner zu beachten, daß das IÜG kein A b a n d o n r e c h t kennt[40].

---

33) Auf die landesrechtlich teilweise verschiedene Umschreibung des Begriffes der "höheren Gewalt" sei hier nicht näher eingegangen. Vgl. dazu die ausführlichen Darstellungen unter Berücksichtigung der Literatur und der Entscheidungen vor 1927 bei Loening S.606-617; Nánássy 357-59; Favre-Wick Anm.21 zu Art.176; Finger mit reichhaltiger deutscher Judikatur Anm.17 zu § 82.

34) Loening 584 oben; vgl. auch Weirauch Anm.3 zu § 82.

35) Finger Anm.4 zu § 82; Goltermann Anm.3 zu § 82.

36) RG vom 17.5.1902 = EE 19/144; RGZ 103/146; BGE 47/2/330; Loening 583 Mitte; Favre-Wick Anm.6 zu Art.176; Finger Anm.1e und 5h zu § 75; Weirauch a.a.O.

37) so Nánássy 473 Anm.5; Seligson 233 Abs.2; Finger Anm.4c zu § 4; Weirauch Anm.8 zu § 78; a.M. Loening 274 unten, unter Hinweis auf RG v.28.11.1923 in Hans.R.Zeitschr. Sp.185, vgl. auch 373 Mitte; Favre-Wick Anm.4 zu Art.12.

38) mit ausführlicher Begründung Goltermann Anm.3c zu § 82.

39) Loening 584 oben; gleichlautend Weirauch a.a.O.

40) Nánássy 228 Anm.7 Abs.2, 414 Anm.6 zu a), 341 Anm.2. Das gilt auch für die EVO: Weirauch Anm.8 Abs.2 zu § 82; Goltermann Anm.6 zu § 85; Finger Anm.8 zu § 82; mangels entgegenstehender Bestimmungen muß dies auch für das TR angenommen werden, ein entsprechender Hinweis konnte bei Favre-Wick nicht gefunden werden.

Strittig ist die Frage, ob bei Verlust von S t ü c k g ü - t e r n gänzlicher oder teilweiser Verlust vorliegt. "Das Fehlen von ganzen Gütern in besonderer Verpackung gilt ebenso als t e i l w e i s e r (Sperrdr.v.Verf.) Verlust, wie jede andere Einbuße in der Menge des Gutes."[41] Dagegen besagt eine andere Ansicht, daß "bei Stückgütern jedes einzelne im Frachtbrief als Stückgut angegebene Gut für sich eine Einheit bildet"[42], so daß bei Verlust eines von mehreren in einem Frachtbrief aufgeführten Stückgütern hinsichtlich des verlorenen Stückes Totalverlust vorliegt[43].

c) Der vermutete Verlust

"Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der nach Art.11 berechneten Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist." (Art.30 § 1)[44]

1. Rechtsnatur dieser Vermutung

Nach Ablauf der nach Art.11 berechneten Lieferfrist ist der Eisenbahn noch eine gesetzliche Nachfrist von 30 Tagen gesetzt, nach deren Ablauf das Gut unwiderruflich als verloren angesehen werden kann. Es liegt also hier eine praesumptio iuris et de iure vor[45]; Loening spricht von einer "Rechtsfiktion"[46]. "Darauf ob

---

41) Nánássy 348 Anm. 4b; gleichlautend für EVO § 82: Finger Anm.3; Goltermann Anm.3: "Das ganze zu einem Frachtbrief gehörige Gut muß in Verlust geraten sein", damit gänzlicher Verlust vorliegt; Weirauch Anm.4. Ebenso für TR: Favre-Wick Anm.7 zu Art.176.

42) Loening 584 Abs.2.

43) Seligson 347 Anm.4.

44) Sachlich gleichlautend EVO § 87/1; übereinstimmend auch TR Art.175, aus einem Hinweis bei Favre-Wick, in Anm.2 zu Art.175, ergibt sich deutlich, daß unter dem "Berechtigten" auch der Empfänger zu verstehen sein soll. Dieser kann aber Rechte aus dem Frachtvertrag nach der Regelung des TR n u r n a c h A n k u n f t d e s G u t e s (vgl. Art.164/1) geltend machen, was Favre-Wick an d i e s e r Stelle zugibt (vgl. Anm.3 zu Art.163) und sich damit in Widerspruch zu seiner Anm.2 zu Art.175, bzw. den darin enthaltenen Hinweisen setzt.

45) Nánássy 413 Anm.4; ebenso Favre-Wick Anm.5 zu Art.175; Weirauch Anm.2 zu § 87.

46) S.712 Anm.2.

das Gut noch vorhanden ist oder nicht, kommt es überhaupt nicht an."[47] Der Verlust wird unwiderlegbar vermutet, der Eisenbahn steht ein Gegenbeweis nicht zu[48]. Andererseits kann die Eisenbahn aber auch nicht vom Berechtigten verlangen, daß er von seinem Recht aus Art.30 § 1 Gebrauch mache, d.h. das Gut als verloren betrachte[49]. Der Absender kann also weiterhin auf der Ablieferung des Gutes beharren und bei Wiederauffinden Schadenersatz wegen Lieferfristüberschreitung verlangen[50].

Ein Vorteil kann sich für ihn daraus nur ergeben, wenn das Interesse an der Lieferung nach Art.6 § 6 k angegeben wurde und er einen Schaden nachweisen kann. Dann erhält er nämlich neben dem Gut noch eine Entschädigung gem. Art.35 § 3b bis zur Höhe des angegebenen Interesses. Diesen Betrag bekommt er zwar auch gem. Art.29 Abs.3; da in diesem Artikel aber bestimmte Berechnungsformen für den Wert des Gutes vorgeschrieben sind, wird er sich gegebenenfalls günstiger stellen, wenn er danach trachtet, das Gut wieder zu erhalten; sich also nicht auf die Rechtsvermutung nach Art.30 § 1 stützt und bei eventuellem Wiederauffinden des Gutes[51] eine Entschädigung nach Art.33 § 2 und 35 § 3b fordert. Ist ein Interesse an der Lieferung n i c h t angegeben, erhält er bei Wiederauffinden des Gutes "höchstens die halbe Fracht"[52]. Wurde dagegen ein Interesse an der Lieferung im Frachtbrief eingetragen, ein Schaden aber nicht nachgewiesen, kann der Absender als Entschädigung die ganze Fracht[53], höchstens aber bis zur Höhe des angegebenen Interesses verlangen[54].

---

47) RG vom 20.12.1922 = RGZ 106/101.

48) Loening 713 unten; Weirauch a.a.O.; Favre-Wick a.a.O.

49) Nánássy 412/13 Anm.4, 505 Anm.1; Loening a.a.O.; Finger Anm.2 zu § 87; Favre-Wick Anm.3 zu Art.175.

50) Dem Empfänger steht diese Möglichkeit wegen der Bestimmung in Satz 1 des Art.16 § 3 nur dann offen, wenn er den Frachtbrief angenommen hatte.

51) Zu beachten ist hier aber der Ablauf der Verjährung gem. Art.45.

52) Satz 2 in Art.33 § 1.

53) vgl. Art.35 § 3 i.V.m. 33 § 1 am Ende.

54) Nach deutschem und französischem Recht wird eine Entschädigung bei Lieferfristüberschreitung aber nur im Falle eines nachgewiesenen Schadens bezahlt.

Will der E m p f ä n g e r seine Rechte schon v o r Feststellung des effektiven Verlustes geltend machen, so hat er den Verlust des Gutes zu beweisen[55], es sei denn, "daß dieser offenkundig ist"[56].

Kommt nur ein Teil des Gutes auf der Bestimmungsstation an, so braucht wegen des Restes der Empfänger nicht den Ablauf der in Art.30 § 1 vorgesehenen Frist abzuwarten, um Ansprüche wegen Verlust oder Teilverlust stellen zu können[57].

2. Die Voraussetzung für die Vermutung eines Verlustes - die Lieferfristüberschreitung 58)

Der Verlust des Gutes kann erst dann vermutet werden, wenn das Gut nicht innerhalb "der nach Art.11 berechneten Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist".

Die Nachfrist des Art.30 § 1 beginnt "nach Ablauf der nach Art.11 berechneten Lieferfrist"[59]. Will der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger also wissen, zu welchem Zeitpunkt seine frachtrechtliche Empfängerlegitimation vorliegt, muß er zunächst die Lieferfrist berechnen. Es darf aber nicht übersehen werden, daß die genaue Lieferfrist in der Regel erst n a c h Beendigung des Transportes berechnet werden kann. Dies ergibt sich aus verschiedenen Gründen:

aa) Der Lauf der Lieferfrist kann unter bestimmten Voraussetzungen r u h e n [60]. Zum Schutze des Berechtigten, d.h. um diesem die Möglichkeit der Nachprüfung zu geben, wird aber bestimmt:

---

55) Nánássy 413 Anm.5; Finger Anm.2 zu § 87.

56) Weirauch Anm.2 zu § 87.

57) vgl. Prot.1933 II.Bd. S.124/25.

58) Im französischen Text finden sich zwei verschiedene Ausdrücke: "dépassement du délai de livraison" (Art.30 § 3, 31 § 1, 35 § 5) und "retard à la livraison" (in Art.27 § 1, 33 § 1, 44 § 2 Ziff.2, 49). Beide Ausdrücke bedeuten aber zweifellos dasselbe und wurden daher im deutschen Text konsequent mit "Überschreitung der Lieferfrist" übersetzt (vgl. dazu Nánássy 347 Abs.3).

59) Nach EVO § 74; im TR Art.146 (Bemessung der LF), Art.147 (Ruhen der LF), Art.148 (Wahrung der LF), Art.149 (Zuschlagsfristen).

60) vgl. Art.11 § 7; EVO § 74/7; TR Art.147.

"Die in diesem Artikel[61] vorgesehenen Unterbrechungen[62] werden nur wirksam, wenn die Eisenbahn ihren Grund und ihre Dauer im Frachtbrief vermerkt hat"[63][64].

bb) Ferner können "die Gesetze und Vorschriften jedes Staates[65] Zuschlagsfristen bestimmen. Diese müssen aus den Tarifen ersichtlich sein... veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft". (Art.11 § 4)

Erst die Berücksichtigung aller dieser Faktoren ergibt die Gesamtlieferfrist, die von den am Transport beteiligten Bahnen voll ausnutzbar ist[66]. Erst nach deren Ablauf beginnt die in Art.30 § 1 vorgesehene Nachfrist von 30 Tagen zu laufen.

Aus der Tatsache, daß die Eisenbahn nach dem IÜG für Überschreitung der Lieferfrist eine Entschädigung zu zahlen hat, ohne daß ihrerseits ein Verschulden vorzuliegen braucht und ohne daß ein Schaden nachgewiesen werden muß, ergibt sich, daß diese Entschädigungspflicht im IÜG den Charakter einer K o n v e n t i o n a l s t r a f e trägt[67]. Nach der EVO begründet die Lieferfristüberschreitung eine reine Schadenersatzpflicht, also keine Konventionalstrafe. Die Eisenbahn hat hier nichts zu leisten, wenn der Berechtigte keinen Schaden nachweist, "da grundsätzlich nur ein wirklicher Schaden ersetzt werden soll"[68].

---

61) Nánássy 171 Anm.6 weist darauf hin, daß hier ein Redaktionsfehler vorliegt. Es sollte heißen: "Die in diesem P a r a g r a p h e n ...".

62) Richtiger Ansicht nach handelt es sich hier um eine "Hemmung" der Lieferfrist, denn sie beginnt nicht wieder von vorn zu laufen.

63) Art.11 § 7 letzter Absatz.

64) Eine heute vielfach nicht mehr beachtete Bestimmung.

65) Art.11 § 3; EVO § 74/3; TR Art.149.

66) Finger Anm.1d zu § 74; Weirauch Anm.1 zu § 88; das TR bestimmt ausdrücklich: "Die Lieferfristen betreffen stets den ganzen Durchlauf. Die Verzögerung auf Teilstrecken begründet keinen Schadenersatzanspruch." (Art.177/2)

67) Nánássy 347 Anm.3, 351 Anm.7, 438 oben; Seligson 475 Anm.5; Favre-Wick Anm.9 zu Art.187; a.M. Loening 745 unten, aber offensichtlich auch schon für das IÜG von 1924 unrichtig.

68) Goltermann Anm.2 zu § 88; ebenso Weirauch Anm.2 zu § 88; vergl. auch Finger Anm.1 zu § 88.

§ 5 Die Wirkungen der Legitimation

Sind die beiden allgemeinen Voraussetzungen und e i n e der drei alternativen Voraussetzungen gegeben, so ist die im Frachtbrief bezeichnete Person legitimiert, als Empfänger eines Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn aufzutreten[1]. Das heißt sie kann dann auf Grund freier Willensbildung entsprechend den drei alternativen Voraussetzungen ein rechtsbegründendes Gestaltungsrecht durch folgende Willenserklärung ausüben:

1. Geltendmachung des Anspruches auf Erfüllung des zwischen Eisenbahn und Absender abgeschlossenen Frachtvertrages (Erfüllungsanspruch);
2. Geltendmachung des Schadenersatzanspruches wegen Nichterfüllung bei frachtrechtlichem Verlust des Gutes unter der Bedingung, daß er gleichzeitig auch die sich aus dem Frachtvertrag für ihn ergebenden Verpflichtungen als "Interessenhinterlage" bezahlt;
3. Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes.

Alle diese Handlungen bedingen somit eine Willenserklärung der im Frachtbrief bezeichneten Person, als Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages auftreten zu wollen. Ehe nicht eine dieser drei Willenserklärungen vorliegt, bewirkt die Legitimation keine Veränderung in den Rechten und Pflichten eines Berechtigten.

Die frachtrechtliche Empfängerlegitimation stellt lediglich einen Rechtszustand, bedingt durch das Vorliegen verschiedener Voraussetzungen, dar, der ausschließlich dadurch rechtlich relevant wird, daß der Empfänger eine der erwähnten Willenserklärungen abgibt[2].

---

1) Diese frachtrechtliche Empfängerlegitimation ist nicht mit der in Art.41 geregelten S a c h legitimation zu verwechseln, welche die Aktivlegitimation zwischen Absender und Empfänger zur Geltendmachung von Ansprüchen wegen Verletzung von Bedingungen des Frachtvertrages seitens der Eisenbahn gegeneinander abgrenzt.

2) Diese werden als Geltendmachung der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation im folgenden behandelt.

§ 6 Die Vernichtung der Legitimation durch den Absender (= Bedingtheit der Legitimation)

Dem Absender steht das dem Frachtvertrag eigentümliche Recht zu, den Inhalt des Vertrages noch n a c h Abschluß nachträglich abzuändern. Gemäß Art.21 § 1 kann er die Person des Empfängers und die Bestimmungsstation ändern oder verfügen, daß die Ablieferung des auf der Bestimmungsstation eingetroffenen Gutes ausgesetzt oder das Gut an die Versandstation zurückgesandt werden soll.

Dieses Verfügungsrecht des Absenders erlischt nun aber nicht schon, wenn die Legitimation des Adressaten vorliegt; sie erlischt vielmehr erst dadurch, daß dieser von seiner Legitimation Gebrauch macht.

Besitzt der Absender das Frachtbriefdoppel, so besteht nach Vorliegen der Legitimation einerseits das Recht des Adressaten, von dieser Gebrauch zu machen und Empfänger zu werden, andererseits aber auch noch das Recht des Absenders, nachträgliche Verfügungen zu erteilen. Da die Legitimation des Adressaten keine anderen Rechte gibt als eben das, von ihr Gebrauch zu machen, kann der Absender mit einer nachträglichen Verfügung dem Adressaten noch zuvorkommen. Gemäß Art.21 § 4 erlischt sein Verfügungsrecht ja erst dann, wenn der Adressat den Frachtbrief annimmt oder seine Rechte aus Art.16 § 3 geltend, d.h. von seiner Legitimation Gebrauch macht. Bis zu diesem Zeitpunkt kann der Absender die Person des Adressaten ändern, das Gut auf die Versandstation zurückschikken lassen, verfügen, daß die Ablieferung des Gutes ausgesetzt oder es nach einer anderen Bestimmungsstation befördert wird: er kann also mit diesen Verfügungen die frachtrechtliche Empfängerlegitimation, wenn diese bereits vorgelegen hatte, vernichten.

Liegt somit die frachtrechtliche Empfängerlegitimation vor und ist auch der Absender noch berechtigt, auf Grund des Art.21 § 2 Abs.2 nachträgliche Verfügungen zu treffen, so kommt es lediglich darauf an, wer d e m a n d e r e n z u v o r k o m m t . Sowohl die Vernichtung der Legitimation wie auch das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders sind e n d g ü l t i g .

2.Abschnitt: Die Geltendmachung der Legitimation

Die frachtrechtliche Empfängerlegitimation wurde als ein Rechtszustand, als eine Berechtigung der im Frachtbrief genannten Person bezeichnet, als Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn auftreten zu können. Es wurde ferner erwähnt, daß diese Legitimation nur dann rechtlich relevant wird, wenn die so legitimierte Person durch Vornahme einer bestimmten Willenshandlung (bzw. Äußerung einer bestimmten Willenserklärung) von ihr Gebrauch macht.

Wir haben also entsprechend den drei alternativen Voraussetzungen für das Vorliegen der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation deren Geltendmachung

1. nach Ankunft des Gutes,
2. nach Anbieten des Frachtbriefes,
3. nach Vorliegen eines frachtrechtlichen Verlustes

zu untersuchen.

§ 7 Die Geltendmachung der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation n a c h Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation

A. Allgemeines

"Nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu verlangen."[1)2)]

Die Berechtigung einer Person, die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen zu können, entsteht mit dem Vorliegen der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation d u r c h A n k u n f t d e s G u t e s auf der Bestimmungsstation[3)].

1) Satz 1 des Art.16 § 3; EVO § 75/3 Satz 1; das TR sieht nach dem Wortlaut in Art.164/1 eine etwas andere Regelung vor.
2) Im Gegensatz zum a.IÜG Art.15 Abs.4 ist als Zeitpunkt für das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders nicht mehr die Zustellung der "... nach Maßgabe des Art.16 erhobenen Klage ..." aufgenommen worden, sondern man wollte auch eine außergerichtliche Geltendmachung der Rechte des Empfängers zulassen (vgl. Prot.1923 S.224).
3) vgl.dazu Seligson 234 Anm.21; Nánássy: "ist zwar bereits durch Abschluß des Vertrages begründet, es kann jedoch nicht sofort nach Vertragsabschluß ausgeübt werden." (230 Anm.1); Loening: "bis zu diesem Zeitpunkt (Ankunft des Gutes) hat der Empfänger im allgemeinen nur eine A n w a r t s c h a f t (Sperrdr.v. Verf.) auf die Auslieferung des Gutes" (403 Anm.1).

Dieses "Verlangen" ist rechtlich gesehen nichts anderes als die G e l t e n d m a c h u n g eines Anspruches auf Erfüllung des zwischen Eisenbahn und Absender abgeschlossenen Frachtvertrages, die auf verschiedene Weise erfolgen kann.

a) Durch ausdrückliche Willenserklärung im wörtlichen Sinne des Satz 1 im Art.16 § 3, d.h. ausdrückliches Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes. Dieses ausdrückliche "Verlangen" kann auf zweierlei Arten gestellt werden, gerichtlich und außergerichtlich. Wir wollen aber nicht verhehlen, daß derartige a u s d r ü c k l i c h e Willenserklärungen des Empfängers eine sehr seltene Ausnahme bilden.

b) Durch konkludente Handlungen

"Nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation werden zumeist in mehr oder weniger großem Umfange an die Stelle ausdrücklicher Erklärungen schlüssigen Handlungen treten."[4] Grundsätzlich gibt es drei verschiedene Formen für eine konkludente Geltendmachung des Erfüllungsanspruches.

1. Die Annahme des Frachtbriefes; wie wir sehen werden, gehen aber die Wirkungen dieser Handlung über die bloße Geltendmachung eines Erfüllungsanspruches weit hinaus[5].
2. Die Annahme des Gutes.
3. Die wohl häufigste, aber auch rechtlich am schwersten zu deutende Form für die Geltendmachung des Erfüllungsanspruches durch konkludente Handlungen sind die A n w e i s u n g e n des Empfängers.

B. Die Empfängeranweisungen

Unter Empfängeranweisungen wird eine Reihe von Willensäußerungen des Empfängers gegenüber der Eisenbahn verstanden, in welchen dieser mitgeteilt wird, wie sie mit einem ankommenden Gute zu verfahren habe. Je nach dem Zeitpunkt aber, in welchem diese Anweisungen gegeben werden, kommt ihnen sehr verschiedene rechtliche Bedeutung zu.

---

4) Rundnagel Bef.Gesch.158; ebenso Seligson 297 Anm.26; vgl. auch Friebe in EE 48/102/03 hinsichtlich der AAB II zu § 75 EVO von 1928; dem Sinne nach auch Loening 408/09; auch Nánássy spricht von "konkludenten Handlungen", allerdings in etwas anderem Sinne (225 Anm.1).

5) siehe § 11 C hiernach.

I. Anweisungen, die v o r Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation erteilt werden

Nach herrschender Meinung kann der Empfänger gemäß Satz 1 des Art.16 § 3 [6] v o r Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation keinerlei Rechte auf Grund eines Frachtvertrages ausüben. Somit müßten auch seine vor Ankunft des Gutes erteilten Anweisungen ohne Bedeutung sein.

a) Den praktischen Anforderungen, welche heute an große Güterbahnhöfe gestellt werden, genügt eine derartige Regelung aber nicht. Man ist dort dazu übergegangen, solchen Empfängern, die laufend Sendungen, insbesondere Wagenladungen, erhalten, geradezu um Anweisungen schon vor Ankunft des jeweiligen Gutes zu ersuchen. Der Empfänger teilt dann - meist in genereller Form - der Bahn mit, wie sie mit einem ankommenden Gute zu verfahren habe (Verwiegung des Wagens, Ausladung, Nachprüfung des Gewichtes und der Stückzahl, Verschiebung des Wagens auf ein bestimmtes Geleise z.B. wegen einer speziellen Rampe oder zwecks Entlad, Umlad oder Reexpedition; Verschieben auf Anschlußgeleise usw.). Diese Anweisungen ermöglichen es der Bahn, die einzelnen Wagen der eintreffenden Güterzüge sofort entsprechend den Anweisungen der Empfänger auf die verschiedenen Geleise zu verteilen. Ohne derartige Anweisungen wären bei starkem Verkehrsandrang heute Verstopfungen unvermeidlich, da dann vor allem loco-Sendungen auf überfüllten Abstellgeleisen stehen würden, von wo sie dann entsprechend den nach und nach eintreffenden Anweisungen der Empfänger (nachdem diese von der Ankunft benachrichtigt worden waren) erst wieder in langwierigen Rangiermanövern ausgezogen werden müßten. Im Interesse einer reibungslosen stationsinternen Abwicklung der Güterverteilung sind somit vor allem große Güterbahnhöfe (mit starkem loco-Verkehr) geradezu darauf angewiesen, daß die präsumtiven Empfänger schon v o r Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation Anweisungen erteilen.

Diese Anweisungen stellen eine Rechtsausübung des Empfängers zu einem Zeitpunkte dar, in welchem seine frachtrechtliche Empfängerlegitimation n o c h n i c h t v o r l i e g t . Die praktischen Anforderungen aber, die heute an den Eisenbahnbetrieb auf den

---

6) "Nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn Übergabe des Frachtbriefs und die Ablieferung des Gutes zu verlangen."

Stationen gestellt werden, sind mit der gebotenen Rücksicht auf den Dienst am Kunden derart, daß sie mit den meist auf juristischen Erwägungen aufgebauten Vorschriften in Konflikt kommen.

Der Leser möge sich hier an die Ausführungen Jherings erinnern, die dieser Abhandlung als Leitsatz vorangestellt sind. Wir wollen daher diese Praxis der Empfängeranweisungen vor Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation als Tatsache hinnehmen und aufzuzeigen versuchen, wie sie sich "am einfachsten und natürlichsten in den Zusammenhang der geltenden Dogmen einreihen läßt".

b) Wir haben davon auszugehen, daß jede Willenserklärung eines Empfängers im Hinblick auf einen bestimmten Frachtvertrag erst dann eine rechtliche Wirkung ausüben kann (Satz 1 des Art.16 § 3), wenn das Gut dieses Frachtvertrages auf der Bestimmungsstation angekommen ist. Eine vorher erteilte Anweisung müßte demnach unwirksam sein. Es sind aber rechtlich keine Bedenken anzuführen, diesen Anweisungen im Zeitpunkt ihrer Erteilung nur suspensiv bedingten Charakter zuzuerkennen, sie aber dann in dem Augenblick wirksam werden zu lassen[7], in welchem das Gut auf der Bestimmungsstation tatsächlich ankommt. Damit wird erreicht, daß der Empfänger durch eine vor Ankunft des Gutes erteilte Anweisung, die im Augenblick der Ankunft rechtswirksam wird, auch im Augenblick der Ankunft konkludent die Ablieferung von Frachtbrief und Gut verlangt[8].

c) Einer besonderen Betrachtung bedürfen diese Anweisungen im Hinblick auf etwaigen nachträgliche Verfügungen des Absenders an die Bestimmungsstation. Hier ist dann folgendes zu unterscheiden:

aa) Vor Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation trifft bei dieser eine nachträgliche Verfügung des Absenders ein und vor Ankunft des Gutes erteilt der Empfänger eine der oben erwähnten Anweisungen.

Hier ist immer nur die nachträgliche Verfügung des Absenders zu beachten, denn der Empfänger hat in diesem Augenblick (vor Ankunft) noch keinerlei Rechte (Satz 1 des Art.16 § 3).

---

7) Die Wirksamkeit einer erteilten Anweisung tritt alwo nicht wie nach EVO § 72/11 erst in dem Zeitpunkt ein, in welchem sie die Eisenbahn ausführt.

8) vgl. dazu das Folgende II e.

bb) Der Empfänger hat seine Anweisung v o r Ankunft des Gutes erteilt[9], die Verfügung des Absenders trifft aber erst n a c h Ankunft ein. Wie oben (b.) erwähnt, liegt aber in dem Augenblick, in welchem eine Empfängeranweisung wirksam wird - Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation - auch ein konkludent gestelltes Verlangen auf Ablieferung von Frachtbrief und Gut vor, wodurch das Verfügungsrecht des Absenders erlischt. Diese Verfügung des Absenders kann also nicht mehr beachtet werden; denn trifft diese nachträgliche Verfügung erst nach Ankunft des Gutes ein und hat der Empfänger schon v o r Ankunft eine Anweisung erteilt, liegen die Voraussetzungen des Art.21 § 4 Satz 1 bei Eintreffen der Verfügung des Absenders bereits vor.

Durch Erteilung einer Anweisung v o r Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ergibt sich somit für den Empfänger die Möglichkeit, das Verfügungsrecht des Absenders so frühzeitig zum Erlöschen zu bringen, daß dessen Verfügungen praktisch nur noch beachtet werden können, wenn sie bereits vor Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation vorliegen.

II. Anweisungen, die n a c h Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation erteilt werden

a) Übersicht

"Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die A n w e i s u n g e n des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ..." (Art.21 § 4 Satz 2)

An keiner anderen Stelle des IÜG ist von "Anweisungen" des Empfängers die Rede, so daß man annehmen muß, in dieser Bestimmung werde nicht nur die Haftung der Eisenbahn für die Nichtbefolgung von Empfängeranweisungen statuiert, sondern auch das Recht des Empfängers begründet, der Eisenbahn Anweisungen erteilen zu können.

Welcher Art und welchen Umfanges diese Anweisungen aber sein sollen, ist dem IÜG nicht zu entnehmen. Es soll daher hier Gegenstand weiterer Untersuchungen sein, festzustellen, was eigentlich unter einer "Anweisung" im Sinne des Art.21 § 4 Satz 2 zu verstehen ist.

---

9) Dabei ist es gleichgültig, ob diese in genereller Form oder nur speziell für einen bestimmten Frachtvertrag erteilt wurden.

b) Negative Umschreibung der Anweisung

"Der Absender a l l e i n hat das Recht, den Frachtvertrag nachträglich abzuändern." 10)

Aus dieser Bestimmung ergibt sich e contrario, daß der Empfänger n i c h t das Recht hat, den Frachtvertrag abzuändern. Ein Entwurf für die Revisionskonferenz im Jahre 1923 sah die Worte vor: "... geht das Verfügungsrecht auf den Empfänger über." Diese Fassung wurde damals mit der Begründung abgelehnt: "... das Recht des Empfängers ist ja nicht das gleiche, wie jenes des Absenders, insbesondere fehlt ihm das Recht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen."[11)]

Nach heute unbestrittener Meinung kann das Anweisungsrecht des Empfängers sich daher nur im Rahmen des zwischen Absender und Eisenbahn abgeschlossenen Frachtvertrages halten; der Empfänger kann diesen nicht abändern[12)]. Er muß den Frachtvertrag so "wie er nach dem Frachtbrief vom Versender geschlossen ist, gegen sich gelten lassen"[13)].

c) Positive Umschreibungen der Anweisungen

Während in der Literatur hinsichtlich der negativen Umschreibung der Empfängeranweisung völlige Übereinstimmung herrscht, läßt sich dies hinsichtlich der rechtlichen Natur und der Rechtswirkungen der Empfängeranweisungen nicht sagen.

Nánássy führt als Beispiele für Empfängeranweisungen an[14)]: Anweisungen wegen Ausladung des Gutes; Nachprüfung des Gewichts, der Stückzahl und des Inhalts einer Sendung; Anweisung auf Unterlassung der Zurollung oder der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes[15)], auf Überführung eines Wagens innerhalb der Station

---

10) Art.21 § 1; EVO § 72/1; TR Art.169/1. Beide wörtlich mit dieser Bestimmung des IÜG übereinstimmend.

11) Prot.1923/175 und 224 Bd.II S.31.

12) Rosenthal 142; Gerstner 253; Rundnagel Bef.Gesch.392; Loening 505 Anm.6; Seligson 298 Anm.29; Nánássy 295 Anm.5; Favre-Wick Anm.39 zu Art.169; Weirauch Anm.33 zu § 72; Finger Anm.13 zu § 75.

13) Goltermann Anm.4b zu § 75.

14) S.295 Anm.5.

15) sind im engeren Sinne k e i n e Anweisungen des Empfängers. Siehe dazu hiernach lit.d Ziff.9.

auf eine andere Entladestelle; auf Aushändigung des Gutes an einen Bevollmächtigten[16].

Bei Nánássy findet sich kein Hinweis, daß eine Empfängeranweisung als Geltendmachung seiner Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3 im Sinne des Satz 1 in Art.21 § 4 zu betrachten ist. Als "Geltendmachung" im Sinne der genannten Bestimmung findet sich bei Nánássy nur die "Ansprucherhebung auf Übergabe des Frachtbriefes und Ablieferung des Gutes nach Maßgabe des § 3 des Art.16" [17], ohne daß diese "Ansprucherhebung" auch durch konkludente Erklärung erfolgen könnte.

Seligson führt keine Beispiele für Empfängeranweisungen an[18]. Er schreibt lediglich: Der Empfänger kann Anweisung erteilen, "zu denen er nach Maßgabe des Frachtvertrages als befugt zu erachten ist und die nicht im Widerspruch zu gesetzlichen oder reglementarischen Bestimmungen stehen."

Loening führt aus, ohne vorher Beispiele genannt zu haben: "Insbesondere kann der Empfänger Anweisungen über die Art der Ablieferung, über Selbstentladung und dergleichen treffen; namentlich kann er auch den Auftrag zur Auslieferung an eine andere Person erteilen[19].

Favre-Wick: "Der Empfänger kann die Eisenbahn anweisen, das Gut abzuladen, das Gewicht oder die Stückzahl nachzuprüfen, eine Tatbestandsaufnahme zu erstellen, das Gut zu überprüfen oder Muster zu ziehen."[20]

d) Eigene Darstellung

Zweck der Erteilung einer Anweisung ist, der Eisenbahn hinsichtlich der Ablieferung des Gutes und des damit zusammenhängenden Verfahrens bestimmte Anordnungen zu geben. In diesem Sinne kann der Empfänger folgende Anweisungen erteilen:

---

16) Stellt keine "Anweisung" an die Bahn, sondern eine "Bevollmächtigung" eines Dritten dar. Siehe dazu hiernach lit.d Ziff.5.

17) S.225 Anm.1; vgl. auch 230/31 Anm.1 und Anm.3; 295 Anm.5; 490/91 Anm.2b.

18) vgl. 298 Anm.29.

19) S.506 Anm.6.

20) Anm.39 zu Art.169.

1. Anweisung betreffend eine besondere Art der Ausladung des Gutes (Selbstentladung bzw. Entladung durch die Eisenbahn);
2. Anweisung auf Überführung eines Wagens innerhalb der Bestimmungsstation an eine bestimmte Entladestelle (Rampe, Freiladegeleise, z.B. zu einem speziellen Kran oder an eine Kopf- bzw. Seitenrampe);
3. Anweisung betreffend eine Tatbestandsaufnahme. Daß diese auch schon v o r Annahme des Frachtbriefes verlangt werden kann, ergibt sich e contrario aus Art.44 § 3;
4. Mitteilung an die Bestimmungsstation, daß er das in Art.15 § 2 für ihn vorgesehene Recht der Zollbehandlung selbst vornehmen wolle. Die besondere Tragweite dieser Willenserklärung ergibt sich aus einem Entscheid des Appellationshofes Bern vom 22.6. 1933 in ZIE 1935 Nr.1;
5. Anweisung, das Gut oder den Frachtbrief oder beides an einen Dritten auszuliefern. Diese Anweisung, die in den BZ 4. zu Art.16 enthalten sind, wurden in einigen Ländern in die Tarife aufgenommen[21)22)].

Es ist hier festzustellen, daß diese Anweisungen des Empfängers k e i n e Abtretung seiner Rechte darstellen[23)]. Trotz Erteilung einer solchen Anweisung ist er und nicht dieser Dritte der auf Grund des Frachtvertrages Berechtigte und Verpflichtete[24)].

Die Unterscheidung zwischen der Anweisung des Empfängers, Gut oder (und) Frachtbrief einem Dritten auszuliefern einerseits und der Bevollmächtigung eines Dritten, Gut oder (und) Frachtbrief anstelle des Empfängers anzunehmen andererseits, wird deutlich hinsichtlich der Legitimation dieses Dritten. Hat der Empfänger eine A n w e i s u n g erteilt, genügt es, wenn der Dritte sich zur Person ausweist. Wurde der Dritte aber vom

---

21) Anm.24 lit.d zu § 75 bei Finger.

22) vgl. AAB IV zu § 75 EVO.

23) gleichlautend O.Maier in ZVDEV 1926/52/1345; auch Finger Anm.24c zu § 75.

24) so RG vom 21.3.1925 = RGZ 110/324; Loening 506 oben; Nánássy 295 Anm.5 Abs.2 am Ende; Finger Anm.24e zu § 75; Weirauch Anm.25 zu § 75: Der Dritte "erhält keine Rechte aus dem Frachtvertrag; er ist lediglich Empfangsberechtigter"; Friebe in EE 48/102: "... lediglich die Bezeichnung eines Empfangsberechtigten."

Empfänger b e v o l l m ä c h t i g t , hat er auch noch eine nach Landesrecht gültige Vollmacht der Güterabfertigungsstelle vorzulegen.

6. Die B e s i c h t i g u n g des Gutes und das M u s t e r - z i e h e n v o r Annahme des Frachtbriefes ist nur nach TR gestattet[25]. Der Empfänger muß dann aber der Eisenbahn für alle aus der Besichtigung oder Musterziehung entstehenden Schäden (Ansprüche des Absenders) Sicherheit leisten.

   Jede Besichtigung oder Musterziehung stellt aber eine Geltendmachung des Erfüllungsanspruches dar, eine Anweisung, welche die Eisenbahn bei Vorliegen der vorgeschriebenen Voraussetzungen zu beachten hat. Mit deren Erteilung erlischt aber immer das Verfügungsrecht des Absenders.

   Auf Grund des IÜG[26] und auch auf Grund der EVO[27] ist eine Besichtigung des Gutes oder das Musterziehen v o r Annahme des Frachtbriefes n i c h t zulässig.

7. Die BZ 4 zu Art.16 lit.d[28] sehen ferner für den Empfänger die Anweisung vor, das Gut mit neuem Frachtbrief vom Bestimmungsbahnhof nach einer anderen Station reexpedieren zu lassen. Nach dieser Vorschrift kann also der Empfänger die Neuaufgabe des Gutes mit neuem Frachtbrief durch einfache Anweisung veranlassen.

   Es ist aber mit aller Entschiedenheit darauf hinzuweisen, daß eine Neuaufgabe des Gutes durch Empfängeranweisung nur dann zulässig ist, wenn diese Anweisung als ein Vertragsangebot des Empfängers an die Eisenbahn betrachtet werden kann. Die Ausführung dieser Anweisung stellt dann das Akzept der Eisenbahn auf diese Offerte dar, so daß zwischen Empfangsbahn und dem Empfänger - jetzt als Versandbahn und als Absender - ein neuer Frachtvertrag zustande gekommen ist[29].

---

25) vgl. Favre-Wick Anm.6 zu Art.164 und Anm.39 zu Art.169; Toggenburger in ZIE 1931/507 ff.

26) Nánássy 220 Anm.5, 226 Anm.4 oben; Seligson 216/217; Loening mit eingehender Begründung entsprechend der historischen Entwicklung des IÜG's 396/97; vgl. auch 506 Anm.6.

27) so Weirauch Anm.15 zu § 75; Goltermann Anm.3b zu § 75, aber unklar; Finger Anm.13 zu § 75.

28) ebenso AAB IV zu § 75 EVO und Zusatzbest. zu Art.164 TR.

29) vgl. dazu Nánássy 362 Anm.1; Seligson 299 Anm.29; Loening 505/06; Weirauch Anm.26 zu § 75; Goltermann Anm.22 zu § 75; Finger Anm.24a zu § 75; Favre-Wick Anm.39 Abs.2 zu Art.169; RGZ 102/92,

....

8. Das Übersetzen auf ein Privatanschlußgeleise geschieht nur selten auf Grund einer Empfängeranweisung. Die Voraussetzungen und Rechtswirkungen dieses Übersetzens sind in der Regel im Anschlußgeleisevertrag genau festgelegt.
9. Von der besprochenen Art Anweisungen sind aber zwei anders geartete wohl zu unterscheiden[30]: die Anweisung auf Unterlassung der Zurollung[31] und die Anweisung auf Unterlassung der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes[32].

Im Gegensatz zu den besprochenen Anweisungen äußert hier die anweisende Person nichts über die Behandlung eines bestimmten Gutes. Ferner kann aus der Erteilung dieser Anweisungen ihres Inhaltes wegen nicht geschlossen werden, daß der Empfänger hinsichtlich eines bestimmten Frachtvertrages konkludent[33] die Ablieferung von Frachtbrief und Gut verlange; sie stellen somit auch keine "Geltendmachung seiner Rechte nach Art.16 § 3" im Sinne des Art.21 § 4 dar.

Sinn und Zweck dieser Anweisungen besteht letzlich darin, daß der Empfänger die entsprechenden Gebühren sparen will. Damit ist auch bereits der Umfang ihrer Rechtswirkung angedeutet: Hat der Empfänger z.B. Anweisung erteilt, daß für ihn ankommende Güter nicht zugerollt werden sollen, so hat die Eisenbahn, falls sie doch zurollt, keinen Anspruch auf die entsprechenden Gebühren. Es sei denn, daß der Absender die Zurollung ausdrücklich im Frachtbrief vorschrieb[34], bzw. die Eisenbahn durch besondere landesrechtliche Vorschriften ermächtigt ist, auch dann zuzurollen, wenn der Empfänger die Zurollung untersagt hatte.

e) Die Rechtsnatur der Empfängeranweisung

Es wurde oben gesagt, daß Zweck der Erteilung einer Empfängeranweisung sei, der Eisenbahn hinsichtlich der Ablieferung des Gutes

---

... 110/324, 114/314. Eine völlige Verkennung des Problems zeigt ein Entscheid des Bez.Ger.Wien Innere Stadt vom 10.5.1948 in ZIE 1948 Nr.10. Das Urteil ist zu utilitaristisch, um in seiner rechtlichen Begründung überzeugen zu können.

30) Diese Verschiedenartigkeit übersieht Nánássy 295 Anm.5.

31) vgl. Art.11 § 6 Abs.2 und 16 § 2 am Ende; EVO § 77; TR Art.167.

32) vgl. Art.11 § 6; EVO § 78; TR Art.166.

33) siehe zu diesem Begriff das Folgende (e).

34) vgl. EVO § 77/5,6; TR Art.167/2.

und des damit zusammenhängenden Verfahrens bestimmte Anordnungen zu erteilen. Ich behaupte nun, daß neben diesem expressis verbis ausgedrückten Willen des Empfängers - z.B. Frachtbrief und Gut einem Dritten auszuliefern oder einen Wagen auf ein besonderes Geleise zu verschieben - noch ein weiterer, k o n k l u d e n t zum Ausdruck gebrachter Wille rechtlich relevant wird[35]: das Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes; im Sinne des Art.21 § 4: Die Geltendmachung seiner Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3. Es gibt für den Empfänger keinen vernünftigen Grund, eine solche Anweisung zu erteilen, ohne die Absicht zu haben, Gut und Frachtbrief dann auch annehmen zu wollen. Somit wird hier also die Behauptung aufgestellt:

> "Das Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes, d.h. die Geltendmachung seiner Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3 wird in der Regel k o n k l u d e n t durch Erteilung einer Empfängeranweisung gestellt." 36)

Die Bestimmung, auf welche sich diese Behauptung stützt, der § 4 des Art.21, ist allerdings in mehrfacher Hinsicht mißverständlich:

1. In dieser Bestimmung wird als Voraussetzung für die Berechtigung des Empfängers, Anweisungen erteilen zu können, verlangt, daß er "seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3 geltend gemacht h a t ". Was heißt das? Soll der Empfänger bereits v o r der Erteilung einer Anweisung die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt h a b e n ? M.a.W.: ist eine Anweisung nur unter der Voraussetzung rechtswirksam, daß der Empfänger schon vor deren Erteilung dieses Verlangen gestellt hatte. Legt man den § 4 streng nach seinem Wortlaut aus, wäre dies zu fordern. Wir haben aber gesehen, daß ein großer Teil der Empfängeranweisungen erteilt und auch befolgt wird, ohne daß der Empfänger auch nur die Möglichkeit gehabt hätte, schon vor ihrer Erteilung irgendwelche Rechte geltend zu machen.

---

35) Unter einer "konkludenten Handlung" oder "konkludenten Erklärung" ist eine Willenserklärung zu verstehen, durch welche eine bestimmte Rechtswirkung X beabsichtigt wird, die aber gleichzeitig auch noch einen anderen - nicht ausdrücklich geäußerten - rechtlich relevanten Willen hinsichtlich einer Rechtswirkung Y erkennen läßt.

36) vgl. dazu § 13 A II.

Man kann diese Bestimmung nur so verstehen, daß bereits i n der Erteilung einer Anweisung schon k o n k l u d e n t die Geltendmachung seiner Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3, d.h. das Verlangen auf Ablieferung von Frachtbrief und Gut, zu sehen ist. Es dürfte außer jedem Zweifel stehen, daß ein Empfänger, der eine Anweisung erteilt, dadurch auch den Willen zum Ausdruck bringt, Frachtbrief und Gut annehmen zu wollen. Die Fassung des Satz 1 in Art.21 § 4 müßte demnach geändert werden, indem es dort richtigerweise heißen sollte: "geltend m a c h t " anstatt "geltend gemacht h a t ". Dadurch ist dann dargestellt, daß die Anweisung selbst eine "Geltendmachung seiner Rechte" ist, ohne daß bereits als Voraussetzung für die Berechtigung zur Erteilung einer Anweisung schon eine "Geltendmachung seiner Rechte" erfolgt sein müßte.

Weiter folgt aus dieser Darstellung, daß die Voraussetzung für die Berechtigung zur Erteilung einer Anweisung - abgesehen von der Annahme des Frachtbriefes - nicht (bzw. nur indirekt) in Art.21 § 4 statuiert ist, sondern in Satz 1 des Art.16 § 3: die Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation.

2. Der Passus in Art.21 § 4[37]: "seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3 geltend gemacht hat" scheint ausschließlich auf den Satz 2 des Art.16 § 3 hinzuweisen. Nur dort ist in diesem Paragraphen von einem "Geltendmachen" die Rede. Gleichwohl bezieht sich aber nach herrschender Meinung die Geltendmachung seiner Rechte nicht nur auf Satz 2, sondern auch auf Satz 1 des Art.16 § 3[38].

Eine Reihe von Autoren geht sogar so weit, unter der "Geltendmachung seiner Rechte" überhaupt nur das "Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes zu verstehen. So zum Beispiel Nánássy[39], bei dem sich kein Hinweis findet, daß in der Geltendmachung auch die Erhebung eines Anspruches im Sinne des Satz 2 in Art.16 § 3 zu sehen ist. Ebenso Seligson: "Es genügt, daß der Empfänger in erkennbarer

---

37) Übereinstimmend TR Art.169/7; eine etwas andere Regelung sieht die EVO in §§ 72/11 u.12, sowie 75/6 vor.

38) So Nánássy 294 oben Abs.2; Seligson 297 Anm.26; Loening 408 unten.

39) vgl. 225 Anm.1, 232 Anm.4, 294 oben Abs.2, 490 Anm.2b und unten ß.

Art den Anspruch auf Auslieferung des Gutes gegen Einlösung des Frachtbriefes zur Geltung bringt."[40] In ähnlichem Sinne äußert sich auch Loening: "Jegliche Geltendmachung jenes Rechts (aus Satz 1 in Art.16 § 3) genügt."[41] In jedem dieser drei Kommentare wird man vergebens nach einem Hinweis suchen, daß in § 3 des Art.16 z w e i verschiedene Ansprüche des Empfängers statuiert sind: In Satz 1 sein Anspruch auf E r f ü l l u n g des zwischen Eisenbahn und Absender abgeschlossenen Frachtvertrages - sofern das Gut auf der Bestimmungsstation eingetroffen ist; in Satz 2 sein Anspruch auf Schadenersatz wegen N i c h t e r f ü l l u n g dieses Vertrages durch die Eisenbahn - sofern die in dieser Bestimmung vorgesehenen Voraussetzungen gegeben sind[42].

Die vielfach vertretene Ansicht, der Empfänger mache bei Verlust des Gutes seine Rechte dadurch geltend, daß er die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlange[43], ist daher nicht richtig. Aus Satz 1 des § 3 in Art.16 ergibt sich doch mit eindringlicher Deutlichkeit, daß der Empfänger die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes rechtswirksam nur n a c h A n k u n f t d e s G u t e s auf der Bestimmungsstation verlangen kann.

Kommt aber das Gut auf der Bestimmungsstation n i c h t an, kann der Empfänger nach Ablauf der in Art.30 § 1 genannten Frist die praesumptio iuris et de iure für sich in Anspruch nehmen, daß das Gut in Verlust geraten ist; sofern nicht bereits schon vor Ablauf dieser Frist der Verlust des Gutes effektiv festgestellt werden konnte. Wie leicht einzusehen ist, hat es dann aber in beiden Fällen keinen Sinn mehr, daß der Empfänger noch die Ablieferung von Frachtbrief und Gut verlangt. Er kann dann nicht mehr seinen in Satz 1 des § 3 statuierten Erfüllungsanspruch gegen die Eisenbahn geltend machen, sondern nur den Schadenersatzanspruch wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages.

---

40) 297 Anm.26, vgl. auch 226 Anm.13.
41) 501 Anm.3a, vgl. auch 380 Anm.5, 408/09 und 411 oben.
42) vgl. dazu § 9 B II b.
43) Nánássy und Seligson a.a.O.; G.Eger in TP 1948/46/8634; das Zentralamt in seiner Bemerkung zu einem Urteil des Handelsger. Brüssel v.17.8.1942 in ZIE 1944/161.

Der französische Text, der bei Nichtübereinstimmung mit der deutschen Übersetzung gem. Art.64 maßgebend ist, gebraucht in § 4 den Singular: "a fait valoir l e d r o i t résultant du contrat de transport conformément au § 3 de l'article 16." Gegenüber der unbestreitbaren Tatsache, daß in § 3 dieses Artikels nicht nur e i n Recht, sondern deren z w e i statuiert werden, ist dem deutschen Text gegenüber dem französischen hier der Vorzug zu geben.

3. Zur Begründung, daß in Art.21 § 4 nur der Satz 1 des Art.16 § 3 gemeint sei, kann man nicht anführen, daß bei effektiv festgestelltem, bzw. nach Art.30 § 1 vermutetem Verlust, es keinen Sinn mehr haben kann, von nachträglichen Abänderungen des Frachtvertrages durch den Absender zu sprechen. Jede der in Art.21 § 1 vorgesehenen nachträglichen Verfügungen gehe von der Voraussetzung aus, daß das Gut noch zur Bestimmungsstation rolle, bzw. dort angekommen sei. Von einem Erlöschen dieses Abänderungsrechtes zu sprechen, sei somit bedeutungslos. Ähnliches gelte hinsichtlich der Anweisung des Empfängers. Auch deren Erteilung habe nur dann einen Sinn, bzw. könnten von der Eisenbahn nur dann nicht befolgt werden, wenn das Gut überhaupt auf der Bestimmungsstation ankommt. Es ist auch nicht richtig, daß die Geltendmachung des Schadenersatzanspruches wegen Nichterfüllung in Satz 1 des Art.21 § 4 nicht gemeint sein könne[44].

Man hat vielmehr davon auszugehen, daß in Art.41 § 3 Abs.2 die Aktivlegitimation des Absenders zur Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrag - also auch zur Geltendmachung des Schadenersatzanspruches wegen Nichterfüllung - davon abhängig gemacht ist, daß ihm "nach Art.21 das R e c h t zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen"[45]. Dieses Recht erlischt gemäß Satz 1 des Art.21 § 4 i.V.m. Art.41 § 3 Abs.2 erst in dem Augenblick, in welchem der Empfänger seinerseits einen Schadenersatzanspruch wegen Nichterfüllung geltend macht.

---

44) vgl. z.B. Nánássy 294 oben Abs.2.

45) Hiervon ist wohl zu unterscheiden die A u s ü b u n g dieses Rechts, die bei Verlust des Gutes natürlich gegenstandslos ist, wovon aber nicht die E x i s t e n z dieses Rechts als solches berührt wird; eine Unterscheidung, die Nánássy a.a.O. übersieht.

f) Die Rechtswirkung der Erteilung von Anweisungen

Davon ausgehend, daß jede - im oben dargestellten Sinne - rechtswirksam gewordene Anweisung eine Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3 darstellt, ergeben sich auf Grund verschiedener Bestimmungen des IÜG folgende Rechtswirkungen (der Bedeutung dieser Frage wegen soll auch noch ausdrücklich angeführt werden, welche Wirkungen die Erteilung einer Anweisung n i c h t auslöst).

1. Positive Wirkungen[46]:
   aa) Endgültiges Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders. Nimmt der Empfänger trotz Erteilung einer Anweisung Frachtbrief oder Gut n i c h t an, liegt ein Ablieferungshindernis vor, und der Absender hat ein über sein Verfügungsrecht hinausgehendes A n w e i s u n g s r e c h t nach Art.24 § 1.
   bb) Die Eisenbahn haftet dem Empfänger für jeden nachgewiesenen Schaden, der ihm aus der Nichtbefolgung seiner Anweisungen entsteht.

2. Die Erteilung einer Anweisung bewirkt n i c h t :
   aa) Die Übernahme irgendwelcher Zahlungsverpflichtungen, da solche den Empfänger immer erst dann treffen, wenn er den Frachtbrief oder das Gut angenommen hat[47].
   bb) Das Entstehen der Verpflichtung des Empfängers, den Frachtbrief oder das Gut anzunehmen[48].
   cc) Das Vorliegen der Berechtigung zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen z.B. wegen Lieferungsüberschreitung und Transportschaden. Diese kann der Empfänger immer erst n a c h Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes geltend machen[49].

---

46) ergeben sich aus Art.21 § 4.
47) Er ist nämlich mangels entgegenstehender Bestimmungen berechtigt, trotz erteilter und von der Eisenbahn befolgter Anweisung die Annahme des Frachtbriefes bzw. des Gutes ohne frachtrechtliche Folgen für sich selbst mit der in Art.24 § 1 vorgesehenen Wirkung zu verweigern, wenn er z.B. bei vorheriger Prüfung der Angaben des Frachtbriefes sieht, daß das Gut entgegen der Abrede mit dem Absender mit Nachnahme oder mit wesentlich höherer Nachnahme belastet ist, oder daß er Frachtzuschläge zu gewärtigen hat, oder wenn er feststellt, daß der an ihn gesandte Wagen Spuren heftiger mechanischer Einwirkungen zeigt, u.ä.m.
48) siehe dazu § 18 hiernach.
49) siehe dazu § 13 B II.

III. Anweisungen, die nach Annahme des Frachtbriefes erteilt werden

Diese Anweisungen enthalten keine konkludenten Willenserklärungen des Empfängers. Durch die Annahme des Frachtbriefes ist er in die letzte Stufe seiner Rechtsstellung eingetreten. Die Erteilung dieser Anweisungen bewirkt lediglich die Verpflichtung der Eisenbahn zu deren Ausführung bzw. die Berechtigung zur Geltendmachung eines Schadenersatzanspruches, wenn durch Nichtbeachtung der Anweisungen dem Empfänger ein nachweisbarer Schaden entstanden ist[50].

IV. Form der Anweisungen

Es herrscht im allgemeinen Einigkeit darüber, daß die Anweisungen des Empfängers formlos erteilt werden können[51], da das IÜG auch keine Form vorschreibt. Daraus will Nánássy schließen, "es gelten daher gegebenenfalls die inneren Vorschriften der Bestimmungsbahn"[52]. Seligson[53] und Loening[54] verweisen meines Erachtens mit Recht hinsichtlich der Form der Empfängeranweisungen n i c h t auf das Landesrecht. Nicht jedes Schweigen des IÜG berechtigt schon zur Anwendung des Art.53 [55]. Zunächst ist das IÜG immer aus sich selbst heraus auszulegen. Erst wenn mit diesem Verfahren dem IÜG ein gesetzgeberischer Wille n i c h t entnommen werden kann, sind die entsprechenden Bestimmungen des Landesrechts anzuwenden.

Da jede Empfängeranweisung vor Annahme des Frachtbriefes eine außergerichtliche Geltendmachung von Rechten ist, drängt sich auf den ersten Blick die Vermutung auf, daß diese Geltendmachung gemäß Art.40 § 1 schriftlich vorzunehmen sei[56].

---

50) vgl. EVO § 72/12.

51) so K.Friebe in ZIE 1945 Nr.8.

52) 295 Anm.5 Abs.2.

53) "Es bedarf auch nicht der Vorlegung des Frachtbriefdoppels." 299 Anm.29.

54) Da es sich nicht um nachträgliche Verfügungen des Art.21 § 1 handelt, "so bedürfen sie auch nicht der Form des Art.21 § 2 und § 3." 506 Anm.6, vgl. aber 502 Abs.2.

55) "Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Gesetze und Vorschriften für den inneren Verkehr jedes Staates Anwendung."

56) so tatsächlich Loening 409 Anm.3; vgl. aber 502 Anm.3a.

Betrachten wir aber die Bedeutung des Art.40, so stellen wir zunächst fest, daß er im französischen Text mit "Réclamations administratives" überschrieben ist; der § 1 beginnt: "Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport ...". Die deutsche Übersetzung lautet: "Außergerichtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag ...". Der französische Text, der gemäß Art.64 bei Unstimmigkeiten mit den amtlichen Übersetzungen maßgebend ist, hat nun insofern einen anderen Sinn, als man unter "réclamations administratives" n i c h t die Willenserklärungen der im Frachtbrief bezeichneten Person betrachten kann, als Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages auftreten zu wollen. Meines Erachtens sind "réclamations administratives" vielmehr Reklamationen, die sich auf S c h a d e n e r s a t z a n s p r ü c h e des Berechtigten wegen Verletzung von Vertragsbedingungen seitens der Eisenbahn beziehen. Nur diese sind - da sie ja auch entsprechend substantiiert sein müssen - schriftlich zu stellen. Ferner können sie grundsätzlich[57] auf Grund interner Dienstanweisungen der Eisenbahnverwaltungen immer erst gestellt werden, wenn der Empfänger den Frachtbrief oder das Gut angenommen h a t .

Demgegenüber ist zu beachten, daß entgegen dem Inhalt einer "Reklamation" der Erfüllungsanspruch des Empfängers - z.B. in Form einer Anweisung - keinen Schadenersatzanspruch enthält und somit keine "réclamation administrative" ist.

Nach IÜG besteht somit k e i n e V e r p f l i c h t u n g, Empfängeranweisungen s c h r i f t l i c h zu stellen.

V. Die Geltendmachung des Erfüllungsanspruches nach dem TR

Im TR lautet der dem § 3 des Art.16 entsprechende Art.164/1:

"Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu verlangen, wenn nicht der Absender nach Art.169 anders verfügt hat." 58)

---

57) beachte aber Art.40 § 3 am Ende.

58) Mit geringfügigen Unterschieden entspricht diese Bestimmung dem § 75/2 der EVO vom 16.Mai 1928. Aus der Begründung zur EVO vom 8.9.1938 geht hervor, daß diese Bestimmung deshalb geändert wurde, um sie an das IÜG anzugleichen.

Aus dem Wortlaut dieser Bestimmung scheint hervorzugehen, daß der Empfänger nach TR seinen Erfüllungsanspruch nur geltend machen kann, wenn er die durch den Frachtvertrag begründeten Verpflichtungen erfüllt. Da diese Bestimmung hinsichtlich der Verpflichtungen des Empfängers sehr allgemein gehalten ist, wollen wir zunächst feststellen, welches die durch den Frachtvertrag begründeten Verpflichtungen des Empfängers sind und welche Tatsachen im jeweiligen Fall deren Rechtsgrund darstellen.

a) 1. Rechtsgrund für die Verpflichtungen des Empfängers ist a u c h nach dem TR n u r d i e A n n a h m e d e s F r a c h t b r i e f e s . Der diese Verpflichtung statuierende Art.162/2 stimmt wörtlich mit Art.16 § 1 Abs.2 IÜG überein. Für die Verpflichtung des Empfängers, die aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge zu bezahlen, ist ebenfalls alleiniger Rechtsgrund die Annahme des Frachtbriefes[59].

2. Die Verpflichtung des Empfängers zur Bezahlung von Nachforderungen ergibt sich aus Art.20 TR:

> "Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Beförderungspreise, der Gebühren oder sonstigen Kosten Fehler vorgekommen, so muß das zuviel Bezahlte zurückerstattet oder das zuwenig Bezahlte nachbezahlt werden. Die Nachzahlung hat zu leisten, wer auf Grund des Beförderungsvertrages zur Zahlung des Beförderungspreises, der Gebühren oder sonstiger Kosten verpflichtet ist."

Der E m p f ä n g e r ist verpflichtet, "wenn er in den Frachtvertrag eingetreten ist und die Differenz sich auf Kosten bezieht, die gemäß Frankaturvorschrift zu seinen Lasten gehen"[60].

3. Auf welche Art und Weise der Empfänger "in den Beförderungsvertrag eingetreten ist"[61], wird im TR nicht gesagt. Favre-Wick führt hierzu aus[62]:

> "Der Empfänger kann auf drei Arten in den Frachtvertrag eintreten:

---

59) Gleiche Rechtswirkung übt, wie nach IÜG, auch die Annahme des Gutes ohne Frachtbrief aus; vgl. Favre-Wick Anm.11 Abs.2 zu Art.162.

60) Favre-Wick Anm.6 Abs.3 zu Art.20.

61) Art.21: Voraussetzung für die Aktivlegitimation des Empfängers.

62) Anm.2 zu Art.162 S.254.

a. indem er den Frachtbrief annimmt (Art.162, Abs.2)
b. indem er die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt (Art.164, Abs.1)
c. indem er das Gut in Empfang nimmt, bevor er den Frachtbrief übernommen oder dessen Übergabe verlangt hat."

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß der Empfänger z.B. auch zu Nachzahlungen verpflichtet sein müßte, wenn er die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes lediglich v e r l a n g t hat; denn durch dieses "Verlangen" ist er in den Beförderungsvertrag eingetreten und durch den "Eintritt" soll er zu Nachzahlungen verpflichtet sein. Es gibt nun aber auch im TR k e i n e Bestimmung, die dem Empfänger irgendwelche genau umschriebenen Verpflichtungen auferlegt, wenn er die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt.

Als Rechtsgrund für die Zahlungsverpflichtung des Empfängers ergibt sich somit unmißverständlich gemäß Art.162/2 n u r die Annahme des Frachtbriefes, bzw. die Annahme des Gutes, n i c h t aber "der Eintritt des Empfängers in den Beförderungsvertrag". Diese Behauptung wird durch eine weitere Bestimmung des TR noch erhärtet:

4. Hat der Empfänger den Frachtbrief angenommen, verweigert dann aber die Annahme des Gutes, so liegt auch nach TR ein Ablieferungshindernis derart, daß der Absender Anweisungen gem. Art.24 § 1 erteilen könnte, n i c h t vor.

"Wird der Frachtbrief eingelöst, das Gut aber nicht innerhalb der festgesetzten Frist bezogen, so ist der Empfänger nochmals zum Bezuge aufzufordern und zu benachrichtigen, daß das Gut auf seine Rechnung und Gefahr lagere. Für die Einlagerung und den Verkauf gelten sinngemäß die Vorschriften der vorstehenden Absätze." 63)

Aus einer Zusammenstellung dieser Absätze ergibt sich dem Sinne nach die gleiche Regelung, wie sie Art.24 § 2 Abs.2 IÜG vorsieht.

Den Ü b e r s c h u ß des Verkaufserlöses erhält der Empfänger, w e n n er den Frachtbrief angenommen hat.

Reicht aber der Verkaufserlös zur Deckung der inzwischen aufgelaufenen Kosten n i c h t aus, so ist der Empfänger zur N a c h z a h l u n g verpflichtet, w e n n er den Frachtbrief angenommen hat.

---

63) Art.172/9.

Das TR definiert nicht, wann und mit welchen Handlungen der Empfänger in den Frachtvertrag eintritt, obwohl es in Art.21 den "Eintritt in den Beförderungsvertrag" ausdrücklich erwähnt. Eindeutig läßt sich dagegen der Rechtsgrund für die Zahlungsverpflichtung des Empfängers aus verschiedenen Bestimmungen des TR entnehmen: die Annahme des Frachtbriefes (Art.162/2 und 172 Abs.8 und Abs.9), bzw. aus der Natur der Sache folgend auch die Annahme des Gutes ohne Frachtbrief[64].

Man muß daher entgegen der Ansicht von Favre-Wick[65] annehmen, daß auch auf Grund des TR Rechtsgrund für die Verpflichtung des Empfängers die Annahme des Frachtbriefes, bzw. des Gutes, nicht aber der "Eintritt des Empfängers in den Beförderungsvertrag" ist.

b) Hinsichtlich der Definition dieses "Eintritts in den Beförderungsvertrag" ergibt sich bei Favre-Wick aber noch ein weiterer Widerspruch[66]. Der "Eintritt des Empfängers" wird n u r in Art.21/1 und dort als Voraussetzung für die Geltendmachung von Ansprüchen erwähnt, die nicht im Zusammenhang mit zuviel oder zuwenig geleisteten Zahlungen stehen (Art.20). Als Beispiele für die in Art.21 gemeinten Ansprüche führt Favre-Wick u.a. an: "Ansprüche wegen Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung"[67], die der Empfänger also, sobald er "eingetreten" ist, geltend machen können soll.

Hierzu ist folgendes zu bemerken:

1. sagt Favre-Wick an anderer Stelle, daß der Empfänger Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen V e r l u s t überhaupt nicht stellen kann: "Umgekehrt und im Gegensatz zu dem, was Art.16 § 3 IÜG vorsieht, kann der Empfänger seine Rechte nicht geltend machen, wenn das Gut vor Ankunft am Bestimmungsort verloren geht, oder dort nicht innerhalb einer gewissen Frist ankommt."[68].

---

64) Art.21: Voraussetzung für die Aktivlegitimation des Empfängers.

65) Anm.6 Abs.3 zu Art.20.

66) siehe Anm.62.

67) Anm.2 zu Art.21.

68) Anm.3 zu Art.164.

2. ist es auf Grund interner Vorschriften n i c h t möglich, v o r Annahme des Gutes oder des Frachtbriefes, aber n a c h dem Verlangen auf Ablieferung von Frachtbrief und Gut gegen die Eisenbahn "Ansprüche wegen Verlusts, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung" rechtswirksam geltend machen zu können[69]. Gerade das aber verlangt Favre-Wick, indem diese Ansprüche dem Empfänger nach seinem "Eintritt in den Beförderungsvertrag" zustehen sollen[70]; der Empfänger aber durch das Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und Ablieferung des Gutes in den Beförderungsvertrag eintritt[71].

c. Nun läßt sich aber auf die anfangs gestellte Frage nach der Geltendmachung des Erfüllungsanspruches des Empfängers auf Grund des TR antworten: Dieser Anspruch basiert auf der Bestimmung des Art.164/1.

Auf Grund der obigen Ausführungen über den Rechtsgrund der Verpflichtungen des Empfängers ergibt sich, daß er, entgegen dem Wortlaut in Satz 1 des Art.164/1 k e i n e V e r p f l i c h t u n g e n z u ü b e r n e h m e n h a t , wenn er die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt.

Hinsichtlich des Erfüllungsanspruches des Empfängers auf Grund des TR gilt daher, daß für dessen Geltendmachung und für die Rechtswirkung der Geltendmachung mangels entgegenstehender Bestimmungen dieselben Grundsätze gelten, wie sie oben für das IÜG eingehend dargelegt wurden.

Für die Haftung der Eisenbahn bei Nichtbeachtung von Empfängeranweisungen unterscheidet sich die Regelung des TR[72] von der im IÜG vorgesehenen n i c h t . Es gelten auch hier übereinstimmend die gleichen Grundsätze.

---

69) Ansprüche wegen Vertragsverletzungen der Eisenbahn werden i m m e r erst angenommen, wenn der Empfänger Frachtbrief oder Gut entgegengenommen hat.

70) Anm.2 zu Art.21.

71) siehe Anm.62.

72) Art.169/7 fast wörtlich übereinstimmend mit Art.21 § 4 IÜG.

VI. Haftung der Eisenbahn bei Nichtbeachtung der Anweisungen nach dem IÜG

a) Der Anspruch des Empfängers

"Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm gegenüber für die Folgen der Nichtbeachtung unter den in Titel III angegebenen Bedingungen haftbar wird." 73)

Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen wegen Nichtbefolgung einer Anweisung im Falle der zweiten Alternative des Satz 1 in Art.21 § 4 (Geltendmachung seiner Rechte) ist ein weiterer Anspruch[74] des Empfängers, den dieser vor Annahme des Frachtbriefs aber n a c h Vorliegen seiner frachtrechtlichen Empfängerlegitimation geltend machen kann, sofern er einen Schaden nachzuweisen vermag. Einige Anweisungen bringen es nämlich ihrer Natur nach mit sich, daß es überhaupt nicht zu einer Annahme des Frachtbriefes durch den Empfänger kommt; dieser ist z.B. auf Grund einer Anweisung mit dem Gute einem Dritten auszuliefern. Befolgt die Eisenbahn eine solche Anweisung nicht oder nicht richtig, oder verzögert sie diese, muß der Empfänger reklamieren oder klagen können, ohne den Frachtbrief vorlegen zu müssen. Diesem Umstand trägt der Art.40 § 3 am Ende besonders Rechnung, indem er den Empfänger bei Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen zur Vorlegung des Frachtbriefes nur dann verpflichtet, "wenn er ihm übergeben worden ist"[75]

Die Aktivlegitimation des Empfängers für diese Ansprüche ist gegeben, wenn:

1. die Eisenbahn eine Anweisung, die abzulehnen sie nicht berechtigt war, nicht oder nicht richtig befolgte;
2. der Empfänger einen Schaden nachzuweisen vermag, der ihm durch die Nichtbefolgung der Anweisung entstanden ist.

Das Reklamations- und Klagerecht des Absenders ist bereits durch die Erteilung der Anweisung - als einer "Geltendmachung seiner Rechte" - gem. Art.21 § 4 Satz 1 i.V.m. 41 § 3 Abs.2 erloschen.

---

73) Satz 2 des Art.21 § 4.

74) vgl. dazu § 12 II lit.d und § 13 B II hiernach.

75) vgl. dazu die eigenartige Konstruktion, die Massue hinsichtlich dieser Bestimmung versucht (ZIE 1937/244).

b) Umfang der Haftung nach dem IÜG

Durch die Nichtbeachtung seiner Anweisungen, insbesondere durch Verzögerungen (man denke an Termingeschäfte) kann einem Empfänger zweifellos bedeutender Schaden entstehen. Der Empfänger hat aber nicht nur die Tatsache der Nichtbeachtung seiner Anweisung darzutun, sondern noch zu beweisen, daß ihm durch die Nichtbeachtung ein Schaden[76] erwachsen ist, wozu auch lucrum cessans gehört[77].

Streitig ist in der Literatur die Frage, ob die Haftung der Eisenbahn "unter den im Titel III angegebenen Bedingungen" nur für Verlust des Gutes, Transportschäden und Lieferfristüberschreitung besteht, oder ob sie noch für weitere Ansprüche zu haften hat. Meines Erachtens kommen sehr wohl andere Ansprüche des Empfängers in Frage[78].

Bei Nichtbeachtung von Anweisungen kann grobe Fahrlässigkeit vorliegen. Dann findet der Art.36 Anwendung. Durch diese Bestimmung und Art.32 Satz 1, 33 § 2 sowie Art.35 §§ 3b und 4b ist der Empfänger für alle Schäden gedeckt, die ihm aus der Nichtbeachtung einer Anweisung entstehen können.

c) Umfang der Haftung nach TR und EVO

Für das TR führt Favre-Wick aus: "Gemeint ist die Haftung nach Art.174 ff. im Falle von Verlust, Beschädigung oder Verspätung und, in anderen Fällen, nach den allgemeinen Grundsätzen des Obligationenrechts." 79)

In der EVO lautet die dem Satz 2 in Art.21 § 4 entsprechende Bestimmung:

> "Bei Nichtbeachtung haftet die Eisenbahn dem Empfänger für den daraus entstehenden Schaden." 80)

Eine zweifellos klarere Bestimmung als jene des IÜG. Über den U m f a n g der Haftung sind sich aber auch die Kommentatoren der EVO nicht einig. Finger nimmt eine Haftung der Eisenbahn an "wie bei

---

76) beachte aber die Limite in Art.36!

77) Weirauch, Anm.25 zu § 72.

78) so auch Nánássy 275/76 Anm.6; a.M. Seligson 299 Anm.30; Loening mit Angabe reichhaltiger Literatur über diese Frage 507 unten.

79) Anm.40 zu Art.169.

80) § 72/12.

Nichtbeachtung einer nachträglichen Verfügung"[81] des Absenders und nur "für die s c h u l d h a f t e (Sperrdr.v.Verf.) Nichtausführung solcher Empfängeranweisungen, die sie zur Ausführung angenommen hat". Nach Weirauch entsteht nur eine Haftung bei schuldhafter Nichtausführung[82], aber im Gegensatz zu Finger eine Haftung im Sinne des § 72/7, welcher der Bestimmung des Art.21 § 2 Abs.2 IÜG entspricht; also wie die Haftung der Eisenbahn, wenn sie eine nachträgliche Verfügung des Absenders befolgte, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen und der Absender dem Empfänger das Doppel übergeben hatte[83].

Meines Erachtens ist der Umschreibung der Haftung im Sinne der Ansicht Weirauchs beizupflichten. Die Analogie zu dem Schadensersatzanspruch des Absenders, den Finger befürwortet, ermöglicht keine klare Umschreibung für den Umfang des Anspruches des Empfängers. Finger führt zudem an anderer Stelle noch aus: "... bestimmt sich der Umfang der Ersatzpflicht nach den allgemeinen Bestimmungen der §§ 249 ff.[84] BGB, nicht nach §§ 82 ff. EVO, weil es sich hier um einen selbständigen Haftungsgrund handelt."[85]

Es ist aber wirklich nicht einzusehen, warum die Nichtbeachtung von nachträglichen Abänderungen des Frachtvertrages "einen selbständigen Haftungsgrund" darstellen soll, der nicht auf Grund der §§ 82 ff.EVO zu beurteilen ist. Auf die genannten Bestimmungen lassen sich a l l e denkbaren Ansprüche des Absenders, die ihm durch die Nichtbefolgung seiner nachträglichen Verfügungen entstehen können, zurückführen. Ein zwingender Grund für die Nichtanwendung dieser Vorschriften und ein Zurückgreifen auf die allgemeinen Bestimmungen des BGB, für welche die EVO doch lex specialis ist, kann daher nicht gefunden werden.

d) Bezahlung der Gebühren

Es erhebt sich hier noch die Frage, wer für die Kosten der Ausführung einer Empfängeranweisung aufzukommen hat, wenn der

---

81) Anm.44 zu § 72.
82) Diese Nichtausführung ist aber i m m e r schuldhaft.
83) vgl. Weirauch Anm.34 und 25 zu § 72.
84) Gemeint ist wohl §§ 349 ff.
85) Anm.21 zu § 72.

Empfänger nach Erteilung einer Anweisung die Annahme des Gutes verweigert. Zu deren Bezahlung kann er jedenfalls nicht verpflichtet sein, wenn das Gut mit diesen Kosten behaftet wird, die Empfangsbahn also nicht V o r a u s z a h l u n g dieser Gebühren verlangt; denn Zahlungspflichten des Empfängers entstehen immer erst n a c h Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes.[86)]

Bei der heutigen Regelung haften die Gebühren der auch nur versuchten Ausführung einer Empfängeranweisung auf dem Gute. Wenn der Empfänger nun aus irgendeinem Grunde die Annahme des Gutes verweigert, nachdem er eine Anweisung erteilt hatte, muß diese Kosten der Absender oder - da das Gut mit ihnen belastet ist - der von ihm nach Art.24 § 1 neu bezeichnete Empfänger bezahlen.

De lege ferenda sollte daher bestimmt werden, daß der Empfänger bei Erteilung von Anweisungen deren Kosten und die für die Ausführung im Tarif vorgesehenen Gebühren schon bei Erteilung zu bezahlen hat.

§ 8 Die Geltendmachung der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation nach Anbieten des Frachtbriefes

Oben wurde ausgeführt, daß die frachtrechtliche Empfängerlegitimation auch dann gegeben ist, wenn die Eisenbahn in der dort beschriebenen Weise dem Empfänger den Frachtbrief - vor Ankunft des Gutes - anbietet[1)]. Auch hier muß aber die vorliegende Legitimation, um rechtswirksam zu werden, erst geltend gemacht werden. Dies geschieht dadurch, daß der Empfänger den Frachtbrief annimmt.

Die Annahme des Frachtbriefes ist aber in erster Linie nicht als Geltendmachung der Empfängerlegitimation bedeutsam, sondern als V o r a u s s e t z u n g für die v o l l e R e c h t s s t e l l u n g des Empfängers. Sie soll daher nur in diesem Zusammenhang - weiter hinten - behandelt werden.

---

86) vgl. § 16 A I und II.

1) siehe § 4 B II.

§ 9 Die Geltendmachung der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation nach frachtrechtlichem (1) Verlust des Gutes

A. Der Schadenersatzanspruch des Empfängers

I. Nichterfüllung des Vertrages durch die Eisenbahn

"Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf der vom Absender bezeichneten Bestimmungsstation dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut gegen Quittung und gegen Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge auszuhändigen." (2)

"Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für die Überschreitung der Lieferfrist und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen V e r l u s t oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht." (3)

Auf diese beiden Bestimmungen stützt sich der Anspruch des A b s e n d e r s auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung kraft seiner vertraglichen Bindung mit der Eisenbahn.

Auf welchen Ursachen[4] die nachträgliche Unmöglichkeit der Leistung der Eisenbahn beruht, ist gleichgültig, denn ihre Haftung ist eine Gefährdungs-, d.h. Kausalhaftung, aber auch Vertragshaftung, "setzt also den Abschluß, sowie das Fortbestehen eines Frachtvertrages voraus"[5]. "Es bedarf nicht ... des Nachweises eines schuldhaften Verhaltens auf Seiten der Eisenbahn"[6], sondern es genügt, "wenn die Eisenbahn tatsächlich oder rechtlich außerstande ist, das Gut abzuliefern"[7].

---

1) siehe zu diesem Begriff § 4 B III.

2) Art.16 § 1; sachlich übereinstimmend EVO § 75/1 Satz 1; ebenso TR Art.162/1.

3) Art.27 § 1; sachlich übereinstimmend EVO § 82/1 am Anfang (diese Vorschrift enthält gleichzeitig auch noch eine mit § 2 zu Art.27 IÜG übereinstimmende Vorschrift); das TR trennt Haftung "bei Verlust oder Beschädigung" (Art.176) und "bei Überschreitung der Lieferfrist" (Art.177).

4) siehe dazu § 4 B III lit.b.

5) Finger Anm.1b und 1c zu § 82.

6) Seligson 344 Anm.2; auch Weirauch Anm.2 zu § 82.

7) Loening 582 Anm.3a; vgl. dazu auch Nánássy 345 Anm.1; Favre-Wick Anm.6 zu Art.176.

Ob diese nachträgliche Unmöglichkeit der Leistung auf einem effektiv festgestellten oder nach Art.30 § 1 vermuteten Verlust des Gutes beruht, ist nur für den Z e i t p u n k t relevant, von welchem ab ein Anspruch auf Schadenersatz gegen die Eisenbahn geltend gemacht werden kann. Der § 1 des Art.30 statuiert lediglich, daß bei Vorliegen eines bestimmten Tatbestandes die Nichterfüllung des Vertrages seitens der Eisenbahn als eine praesumtio iuris et de iure vermutet werden kann[8].

II. Der Anspruch

> "Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Art.30 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gegen vorherige Erfüllung der sich daraus für ihn ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen." (9)

a) Diese Bestimmung war Gegenstand eingehender Beratungen auf der Revisionskonferenz von 1923[10]. Man wollte dem Empfänger, der bei Absendung des Gutes bereits Eigentümer geworden war, auch bei Nichterfüllung des Frachtvertrages durch die Eisenbahn, bei frachtrechtlichem Verlust des Gutes, ein eigenes selbständiges, d.h. originäres Recht zur Geltendmachung eines Schadenersatzanspruches geben.

Dieses Recht ex lege des Empfängers ist insbesondere dann von Bedeutung, wenn er Käufer des Gutes ist und es bei der Absendung - meist durch Stellung eines Akkreditivs gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels - schon bezahlt hatte. Das Gut rollt dann auf seine Gefahr, und der Absender, der den Kaufpreis bereits erhalten hat,

---

8) siehe dazu § 4 B III lit.c.

9) Satz 2 des Art.16 § 3; fast wörtlich übereinstimmend EVO § 75/3; für das TR führt Favre-Wick aus: "Im Gegensatz zu dem, was Art.16 § 3 IÜG vorsieht, kann der Empfänger seine Rechte nicht geltend machen, wenn das Gut vor Ankunft am Bestimmungsort verlorengeht oder dort nicht innerhalb einer bestimmten Frist angekommen ist." (Anm.3 zu Art.164) Diese Regelung im TR wird allgemein damit begründet, daß der Empfänger für diesen Fall keine eigenen Rechte brauche, da es innerhalb des Landes für ihn nicht schwierig sei, sich die entsprechenden Rechte vom Absender abtreten zu lassen. (So auch schon Begr. zur EVO vom 16.Mai 1928 zu § 75.)

10) vgl. Prot. S.203 bis 206 und 210.

ist an dessen weiterem Schicksal nicht mehr interessiert. Gerät das Gut nun in Verlust oder kommt es auf der Bestimmungsstation innerhalb einer bestimmten Frist nicht an, besteht für den Absender kein Grund mehr, sich wegen eines Schadenersatzanspruches gegen die Eisenbahn zu bemühen, denn er wird ja - da er den Kaufpreis bereits erhalten hat - durch den Verlust des Gutes nicht geschädigt. Der Empfänger wäre aber jetzt ohne die Bestimmung des Art.16 § 3 Satz 2 genötigt, sich die entsprechenden Ansprüche des Absenders abtreten zu lassen. Ist dieser böswillig, müßte der Empfänger diese Abtretung sogar in einem fremden Land gerichtlich erzwingen.

Man darf dabei nicht übersehen, daß der Empfänger unter Umständen beachtliche Werte in die rollenden Sendungen investiert hat; eventuell gegen die Versandanzeige oder das Doppel schon Vorschüsse erhielt. Es dient daher der Befriedigung eines dringenden Bedürfnisses, daß der Empfänger nicht nur bei Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sondern auch bei dessen frachtrechtlichem Verlust aus e i g e n e m s e l b s t ä n d i g e m Recht gegen die Eisenbahn vorgehen kann.

b) Mißverständlich in dieser Bestimmung (Satz 2 des Art.16 § 3) ist der Gebrauch des Plurals: "... kann der Empfänger sein e Recht e aus dem Frachtvertrag ... geltend machen"[11]. Es ist aber evident, daß hier nur e i n Recht des Empfängers gemeint sein kann: bei Vorliegen der genannten Voraussetzungen den Anspruch auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung geltend machen zu können[12].

Es wird im allgemeinen völlig übersehen, daß Satz 2 des Art.16 § 3 n i c h t einen besonderen Tatbestand des Satz 1 regelt, sondern ein anderes originäres Recht des Empfängers, seinen Schadenersatzanspruch wegen Nichterfüllung[13].

---

11) Auch der französische Text verwendet den Plural: "est autorisé à faire valoir ... l e s d r o i t s résultant du contrat de transport ..."

12) Die Ausführungen Nánássys gehen daher an den Tatsachen vorbei. A l l e von ihm für diesen Fall aufgezählten Recht e kommen ihrer Natur nach bei Verlust des Gutes überhaupt nicht in Frage (233 Anm.6).

13) vgl. dazu die Ausführungen in § 4 B III.

III. Die Geltendmachung des Anspruchs

Liegt also nachträgliche Unmöglichkeit der Leistung, d.h. frachtrechtlicher Verlust des Gutes vor, so steht dem Empfänger aus dem ihm fremden Rechtsverhältnis, dem Frachtvertrag, das eigene originäre Recht ex lege zu[14], Ansprüche auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung dieses Vertrages geltend zu machen. Er kann dies gerichtlich oder außergerichtlich tun[15].

Das Erfordernis der S c h r i f t l i c h k e i t der Geltendmachung ergibt sich n i c h t aus Art.40 § 1[16]. Jeder Anspruch auf Schadenersatz ist zu substantiieren, was aus praktischen Gründen nur schriftlich geschehen kann. Andernfalls wird die Eisenbahn auch auf einen außergerichtlich angebrachten Anspruch überhaupt nicht eintreten können[17]. Insoweit ist Loening zuzustimmen, wenn er schreibt: "Die nur mündliche Geltendmachung übt rechtlich keine Wirkung aus."[18]

Es ist zu beachten, daß der Anspruch bei frachtrechtlichem Verlust des Gutes der e i n z i g e Schadenersatzanspruch des Empfängers ist, der hinsichtlich seiner Person in einer besonderen Bestimmung geregelt ist.

Ferner ist hier noch hinzuzufügen, daß die gerichtliche Geltendmachung des Schadenersatzanspruches nicht immer in einer Klage besteht. Auch als Widerklage oder Einrede kann dieser Anspruch geltend gemacht werden[19]. Ein sicher sehr seltener Fall, aber zum Beispiel denkbar, wenn der Empfänger wegen Brand eines Wagens, den er beim Ausladen verschuldet haben soll und bei welchem auch die für ihn bestimmte Sendung vernichtet wurde, von der Eisenbahn auf Ersatz des durch den Brand verursachten Schadens verklagt wird.

Will der Empfänger diesen Anspruch geltend machen, so hat er die Voraussetzungen für das Vorliegen seiner Aktivlegitimation zu

---

14) so auch Loening 412 Anm.4; vgl. Finger Anm.17 zu § 75.

15) Loening 502 unten.

16) siehe § 7 IV hiervor.

17) Für den gerichtlich erhobenen Anspruch ergibt sich das Erfordernis der Schriftlichkeit aus prozeßrechtlichen Grundsätzen.

18) a.a.O.

19) so Nánássy 496 Anm.4.

beweisen[20]:

1. daß ein Frachtvertrag zustande gekommen war[21] durch Vorlage des Frachtbriefes, falls dieser auch verloren ging durch Vorlage des Ersatzfrachtbriefes. Sind beide nicht innerhalb nützlicher Frist erhältlich, muß auch die Vorlage des Doppels genügen. Andernfalls kann sich der Empfänger weder zur Person legitimieren, noch kann er seinen Anspruch spezifizieren. Hierfür muß er sich ja auf den zwischen Eisenbahn und Absender abgeschlossenen Frachtvertrag stützen, der aber mit allen Einzelheiten sich nur aus dem Frachtbrief ergibt.
2. daß er in dem Frachtvertrag, auf den er seinen Anspruch stützt, als Empfänger bezeichnet ist (Beweis wie oben 1.)
3. daß er das Gut nicht erhalten hat:
   aa) positiv: Es gelingt dem Empfänger der Beweis, daß das Gut effektiv verloren ist[22];
   bb) negativ: Er kann durch Vorlage des Frachtbriefs oder des Doppels beweisen, daß das Gut innerhalb der in Art.30 § 1 vorgesehenen Frist ihm nicht abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist[23].
4. Der Empfänger hat zudem die sich für ihn aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen.

In den Fällen aber, in denen der Absender das Frachtbriefdoppel n i c h t übergeben hatte, kann dieser bei der Versandbahn ebenfalls einen Schadenersatzanspruch geltend machen, während g l e i c h z e i t i g der Empfänger gegen die Empfangsbahn vorgeht. Derjenige ist dann aktiv legitimiert, der seinen Anspruch z u e r s t geltend gemacht hat[24].

Naturalleistungsersatz kommt auf Grund eines Eisenbahnfrachtvertrages nicht in Frage; die Schadenersatzleistungen der Bahnen bestehen immer in Geld[25].

---

20) vgl. dazu Nánássy 351 Anm.6c; Favre-Wick Anm.6 Abs.2 zu Art.176; EVO § 95/3.

21) vgl. dazu Art.8 § 1.

22) z.B. Vernichtung durch Brand oder Auslieferung an einen unberechtigten Empfänger.

23) gegebenenfalls obliegt der Eisenbahn dann der Beweis, daß dies doch der Fall war.

24) Auch der Absender hat daher i m v o r a u s die sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen, soweit sie nicht bereits in seinen Frankaturvermerk fielen.

25) Nánássy 405 Anm.1 letzter Absatz.

B. Die v o r h e r i g e Erfüllung der sich für den Empfänger aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen

"... so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gegen vorherige Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen." 26)

Jedem Anspruch des Empfängers gegen die Eisenbahn auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung kann diese somit die dilatorische Einrede entgegenhalten, daß er die ihm gemäß Satz 2 des Art.16 § 3 obliegenden Verpflichtungen noch nicht erfüllt habe.

I. Unterscheidung zwischen den sich aus dem Fracht v e r t r a g ergebenden Verpflichtungen in § 3 und den "sich aus dem Fracht b r i e f ergebenden Beträgen" in § 1 des Art.16

a) Übersicht

Nánássy führt hinsichtlich dieser Unterscheidung aus: "Man wollte in § 3 den Hinweis auf den Frachtbrief offensichtlich aus dem Grunde vermeiden, weil hier eben von dem Falle die Rede ist, in dem der Empfänger weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat; der Frachtbrief kann, wie das Gut selbst, überhaupt verloren gegangen sein, so daß ein solcher Hinweis auf den Frachtbrief illusorisch wäre."[27)]

Seligson: "... da ja der Empfänger seine Rechte unabhängig von dem Vorhandensein eines Frachtbriefes geltend macht. Demnach ist die Gegenleistung auch nicht auf den Inhalt des Frachtbriefes beschränkt, sondern um fast ausnahmslos alles (?), was der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages geschuldet wird."[28)]

Loening: "... sind diejenigen Verpflichtungen gemeint, die nach Maßgabe des Frachtvertrages zu erfüllen sind, nicht nur solche, die sich aus dem Frachtbrief ergeben."[29)] Er hält diese Unterscheidung auch deshalb für gerechtfertigt, weil die Eisenbahn bei Verlust des Gutes ihr Pfandrecht nicht mehr geltend machen kann[30)].

---

26) Satz 2 des Art.16 § 3; übereinstimmend EVO § 3 Satz 2; wegen TR vgl. Note 9 in § 9.

27) 234 Anm.7 Abs.2.

28) 239 Anm.26; auch eine Nachnahme?

29) 412 Anm.5.

30) 412/413.

Ferner ist zu beachten, daß der § 1 grundsätzlich eine Zug-um-Zug-Leistung statuiert, während gem. Satz 2 des § 3 der Empfänger v o r zuleisten hat.

b) Kritik

Es ist hier mit aller Entschiedenheit festzustellen, daß k e i n Unterschied bestehen kann zwischen Verpflichtungen des Empfängers, die sich aus den Angaben des Fracht b r i e f e s ergeben, einerseits und Verpflichtungen des Empfängers auf Grund des Fracht v e r t r a g e s andererseits. Der I n h a l t des Frachtvertrages ergibt sich aus verschiedenen Bestimmungen des IÜG u n d aus den Angaben des Frachtbriefes.

Der Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag[31], das heißt in Verbindung mit den Vorschriften des IÜG als Beweis einerseits für die T a t s a c h e , daß ein Frachtvertrag zustande kam und andererseits für die B e d i n g u n g e n , zu denen er abgeschlossen wurde. Die Kenntnis des IÜG vorausgesetzt, ist daher n u r aus den Angaben des Frachtbriefes der g e s a m t e Inhalt des Frachtvertrages zu ersehen.

Es ist somit sinnlos, einerseits von Rechten und Pflichten aus dem Fracht v e r t r a g und andererseits von Rechten und Pflichten auf Grund des Fracht b r i e f e s zu sprechen. Daraus folgt aber auch, daß die Verpflichtungen des Empfängers aus dem Frachtvertrag genau derselben Art und desselben Umfanges sind wie seine Verpflichtungen auf Grund des Frachtbriefes.

Die Verwirrung in dieser Frage, die verschiedentlich festzustellen ist, rührt daher, daß man nicht unterscheidet zwischen:

1. der Verpflichtung des Empfängers, die aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge zu bezahlen. Sie ergibt sich n i c h t aus dem Frachtbrief - auch nicht aus dem Frachtvertrag, denn dieser stellt ja nur ein Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und Absender her -, sondern besteht e x l e g e , dem Art.16 § 1 (Annahme des Frachtbriefes) und
2. der Umschreibung des U m f a n g e s der Verpflichtung des Empfängers. Dieser ist nur aus den Angaben eines Frachtbriefes zu entnehmen, da in ihm der Absender seine Frankovermerke und die Eisenbahn ihre Kosten und Auslagen einträgt.

31) vgl. Art.8 § 3; EVO § 61/2; TR Art.143/3.

Wenn also der Satz 2 des Art.16 § 3 von aus dem Fracht v e r t r a g sich ergebenden Verpflichtungen spricht, so soll damit nicht im Gegensatz zu § 1 ein w e i t e r e r Pflichtenkreis des Empfängers umschrieben, sondern lediglich dem Falle vorgebeugt werden, daß mit dem Gute auch der Frachtbrief verloren ging. Sinn und Zweck dieser unterschiedlichen Umschreibung der Pflichten des Empfängers ist somit, daß dieser und die Eisenbahn sich im Falle des Verlustes von Gut u n d Frachtbrief hinsichtlich der Verpflichtung des Empfängers nicht auf eine Urkunde berufen müssen, welche nicht mehr vorhanden ist.

Daß sich auch bei Verwendung des Wortes "Frachtbrief" sowohl in § 1 wie in § 3 des Art.16 keine Unklarheiten ergeben würden, geht meines Erachtens auch daraus hervor, daß die EVO in § 75 sowohl in Abs.2[32] wie auch in Abs.3 Satz 2[33] nur von den sich aus dem Fracht b r i e f ergebenden Beträgen bzw. Verpflichtungen spricht.

II. Die R e c h t s natur der vorherigen Erfüllung seiner Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag

a) Das Problem

Die vom Empfänger auf Grund des Satz 2 in Art.16 § 3 bezahlten Beträge müssen ihm gem. Art.29 Abs.3 ohne jeden Abzug wieder erstattet werden.

Dieser Umstand gibt immer wieder Anlaß zur Frage nach der Existenzberechtigung und somit nach dem Rechtsgrund dieser Zahlungspflicht des Empfängers. Es ist auch in der Tat nicht ohne weiteres verständlich, weshalb der Empfänger einen Betrag bezahlen muß, dem nicht nur eine entsprechende Gegenleistung n i c h t gegenübersteht, sondern den er kraft ausdrücklicher Gesetzesbestimmung auch wieder restlos zurückerstattet bekommt. Aus den Protokollen der Revisionskonferenz von 1923[34] geht hinsichtlich dieser Frage nichts Genaueres hervor; auch bei Nánássy[35] und Loening[36] findet sich kein diesbezüglicher Hinweis.

---

32) entspricht IÜG § 1 Abs.2 des Art.16.
33) entspricht IÜG Satz 2 des § 3 in Art.16.
34) vgl. Prot.1923 S.124 ff., 202 ff. und 243 ff.
35) 233/34 Anm.7 und 8.
36) 412/13 Anm.6.

b) Der Rechtsgrund

Der Rechtsgrund für diese vorherige Erfüllung der Zahlungsverpflichtung des Empfängers war Gegenstand einer von berufenen Fachleuten geführten Kontroverse[37], die aber lediglich die verschiedenen sich widersprechenden Ansichten über diese Frage aufzeigte, ohne daß hinsichtlich der Rechtsnatur dieser Zahlungsverpflichtung eine Einigung erzielt werden konnte.

Die Schwierigkeit, hier eine Lösung zu finden, beruht in erster Linie auf dem untechnischen Sprachgebrauch des IÜG, in dem es auch in § 3 von "Verpflichtungen" des Empfängers spricht, während im eigentlichen Sinne eine Verpflichtung überhaupt nicht vorliegt; dem Empfänger muß ja der bezahlte Betrag wieder zurückerstattet werden (Art.29 Abs.3).

Ein Entscheid der Ungarischen Kurie[38] trifft die tatsächliche Rechtslage am besten, indem diese ausführt: Der Umstand, daß die vom Empfänger zu bezahlenden Beträge nach Art.29 Abs.3 wieder zu erstatten sind, macht niemals die vorherige Erfüllung überflüssig, "da die Bezahlung dieser Kosten nach dem strikten Wortlaut des Art.16 § 3 als unerläßliche Voraussetzung der Anspruchsberechtigung des Empfängers gilt".

Man hat davon auszugehen, daß der Empfänger seinen E r f ü l l u n g s anspruch geltend machen kann, ohne eine Vorleistung erbringen zu müssen. Er kann aber auch nach dessen Geltendmachung die Annahme von Frachtbrief und Gut wieder verweigern[39]. Der Eisenbahn steht dann wieder ein anderer Berechtigter, der Absender, gegenüber (Art.24 § 1 Abs.2).

Macht der Empfänger aber einen Schadenersatzanspruch wegen N i c h t e r f ü l l u n g geltend, so ist das Verfügungsrecht (Art.21 § 4), sowie das Reklamations- und Klagerecht (Art.41 § 3)

---

37) Im ZIE: einerseits Hubert de la Massue: 1937/239 ff., 1938/403 ff., 1939/148 ff., 1940/372 ff., 1946/47 ff. und 1950/11ff.; andererseits: M.Travers (1938/257 ff.), K.A.Huber (1939/332 ff.) K.Nehring (1939/450 ff. und 1942/503 ff.); vgl. auch G.Eger (1949/117 ff.), der in Satz 2 des Art.16 § 3 die Worte: "gegen vorherige Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen" einfach streichen will.

38) vom 4.3.1941 in ZIE 1942/26; übereinstimmend Handelsger.Brüssel vom 15.11.1941 in ZIE 1942/416.

39) siehe dazu § 7 Note 47 S.40.

des Absenders endgültig erloschen[40]. Dieser kann nur dann wieder gegen die Eisenbahn vorgehen, bzw. eine Entschädigung von ihr entgegennehmen, wenn der Empfänger dies jetzt ausdrücklich gestattet (Abs.4 in Art.41 § 3). Führt der Empfänger seinen Schadenersatzanspruch nach dessen Geltendmachung nicht mehr weiter durch, so kann der Absender gegen die Eisenbahn nicht mehr vorgehen, und die Eisenbahn eine zu Recht geforderte Entschädigung niemandem auszahlen, da das Verfahren nicht zu Ende geführt wurde. Hier aber dem Empfänger eine bestimmte Frist zur Durchsetzung seines Anspruchs zu setzen - was zweifellos eine klarere Rechtslage schaffen würde - würde einen unzumutbaren Eingriff in die Prozeßrechte der einzelnen Staaten darstellen.

Andererseits kann der Empfänger frachtrechtlich grundsätzlich nicht gezwungen werden, einen einmal geltend gemachten Entschädigungsanspruch zu Ende zu führen, wenn er kein Interesse an dessen weiterer Durchsetzung mehr hat. Die hieraus resultierende unbefriedigende Lage eines nicht abgeschlossenen Verfahrens soll durch die Bestimmung in Satz 2 des Art.16 § 3 dadurch vermieden werden, daß der Empfänger sein Interesse an der endgültigen Durchsetzung seines Schadenersatzanspruches wegen Nichterfüllung bis zu einem Urteil dadurch endgültig bekundet, daß er eine I n t e r e s s e n h i n t e r l a g e bezahlt. Diese wird erst wieder zurückerstattet, wenn über den geltend gemachten Anspruch entschieden worden ist (Art.29 § 3). Um die Höhe dieser Interessenhinterlage auf einfache Weise bestimmen zu können, richtet sie sich nach der Höhe der sich für den Empfänger aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen.

Richtiger Ansicht nach liegt also überhaupt keine Z a h l u n g s v e r p f l i c h t u n g des Empfängers im eigentlichen Sinne vor. Dieser ist vielmehr v e r p f l i c h t e t , eine I n t e r e s s e n h i n t e r l a g e zu deponieren, die eine V o r a u s s e t z u n g für die rechtliche Wirksamkeit der Geltendmachung seines Anspruches auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages ist.

---

40) Gerade bei Nichtankommen des Gutes u n d des Frachtbriefes kann auch eine Annahmeverweigerung nicht mehr vorgenommen werden!

Dritter Teil

Der Empfänger in voller Rechtsstellung

1.Abschnitt: Die Voraussetzungen für die volle Rechtsstellung des Empfängers

Jeder Rechtsausübung des Empfängers vor Annahme des Frachtbriefes haftet eine gewisse B e d i n g t h e i t an, da ihn danach gegenüber der Eisenbahn noch keine Verpflichtungen treffen, insbesondere nicht die Verpflichtung, Frachtbrief und Gut anzunehmen. Er kann somit v o r Annahme des Frachtbriefes, obwohl er seine Rechte geltend gemacht, z.B. eine Anweisung erteilt hatte, noch die Annahme des Gutes ohne Rechtsfolgen für sich verweigern[1].

Auf Grund dieser Bedingtheit jeder Rechtsausübung vor Annahme des Frachtbriefes anerkennt die Eisenbahn zu diesem Zeitpunkt noch keine Schadenersatzansprüche zum Beispiel wegen Lieferfristüberschreitung oder Transportschäden. Voraussetzung für deren Geltendmachung ist ebenfalls die Annahme des Frachtbriefes. Alle Verpflichtungen und so gut wie alle Schadenersatzansprüche des Empfängers gegenüber der Bahn sind von dieser Voraussetzung abhängig. Erst aber, wenn dem Empfänger a l l e für ihn auf Grund eines Vertrages vorgesehenen Rechte und Pflichten z u g e w a c h s e n sind, ist er Empfänger im engeren Sinne geworden, das heißt, ist er in seine v o l l e R e c h t s s t e l l u n g eingetreten.

Es sollen nun zunächst die Voraussetzungen für diese volle Rechtsstellung des Empfängers im einzelnen dargestellt werden.

§ 10 Die Annahme des Frachtbriefes

A. Der Begriff "Annahme" - "Einlösung" des Frachtbriefes

Das IÜG gebraucht den Terminus "Einlösung" in den Artikeln 18 § 3, 21 § 4 und 24 § 2 Abs.2; das Wort "Annahme" in den Artikeln 16 § 1 Abs.2 und 44 § 3; ferner finden wir noch den Ausdruck "Übergabe des Frachtbriefes" in Art.16 § 3 Satz 1 und 41 § 3 Abs.3. Die "Annahme des Frachtbriefes" steht i m m e r im Zusammenhang

1) vgl. dazu § 7 Note 47 S.40.

mit der Verpflichtung: die "aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge zu bezahlen" (Art.16 § 1 Abs.2) bzw. einfach: "Bezahlung der Kosten" (Art.44 § 3). Aus dem Sinn der Bestimmung, die von der "Einlösung des Frachtbriefes" handelt, ergibt sich, daß unter "Einlösung" immer die Annahme mit g l e i c h z e i t i g e r Bezahlung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge zu verstehen ist. Das gleiche gilt für den Ausdruck "Übergabe des Frachtbriefes". "Einlösung", "Übergabe" und "Annahme" des Frachtbriefes bedeutet i m m e r dasselbe: Annahme des Frachtbriefes zu Eigenbesitz (siehe das Folgende B) unter gleichzeitiger Bezahlung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Kosten.

Es ist aber zu beachten, daß der Absender gemäß Art.17 § 2 a l l e auf Grund des Frachtvertrages sich ergebenden Kosten durch "Franko"-Vermerke selbst übernehmen kann. In solchen Fällen gibt es eine eigentliche "Einlösung" nicht mehr, sondern nur noch eine "Annahme" des Frachtbriefes[2)3)]. Im folgenden wird daher immer nur von der "Annahme des Frachtbriefes" gesprochen werden (vgl. hierzu § 16). Es ist also in jedem Einzelfall zu prüfen, ob der Absender a l l e Kosten frankiert hatte, oder ob sich durch die Annahme des Frachtbriefes für den Empfänger im Sinne des Art. 16 § 1 Abs.2 noch zu zahlende Beträge aus den Angaben des Frachtbriefes ergeben.

B. Die Annahme des Frachtbriefes als solche

Eine "Annahme des Frachtbriefes" liegt nur vor im Falle einer traditio[4)] unter Konsens beider Parteien, daß der Besitz übertra-

---

2) Diesem Umstand hat die EVO Rechnung getragen (vgl. Begr. zu § 70), indem sie in ihrer Fassung vom 8.11.1938 nicht mehr von der "Einlösung", sondern nur noch von der "Annahme" des Frachtbriefes spricht (vgl. §§ 70/3; 72/11; 80/13; 95/2).

3) Das TR ist hinsichtlich des Gebrauchs dieser beiden Begriffe nicht so konsequent wie die EVO, obwohl auch hier sachlich dasselbe gemeint wird. Es verwendet den Begriff "Einlösung" in den Art.164/2 und 172/9, das Wort "Annahme" in den Art.164/3 und 169/7. Auch die letzten beiden Bestimmungen sind im Sinne des Begriffes "Einlösung" zu verstehen. Vgl. dazu Favre-Wick: Anm.37 zu Art.169/7 und Anm.17 zu Art.164/3 i.V.m. Anm.11 Abs.2 zu Art.162.

4) vgl. BGB § 929; ZGB Art.714 i.V.m. 922.

gen werden soll. "Gemeint ist hiermit die Übernahme zu Eigenbesitz"[5]. Die einmal erfolgte Besitzübertragung kann wegen ihrer Rechtsfolgen nicht mehr rückgängig gemacht werden[6]. Die bloße Vorlegung zwecks Einsichtnahme und Prüfung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Kosten ist keine "Annahme", denn es liegt noch kein Besitzeswille des Empfängers vor; dies kann als heute unbestrittene Meinung gelten[7]. Die Wirkung der Einlegung des Frachtbriefes in ein Schließfach ist umstritten[8].

Die Empfangsberechtigung desjenigen, der den Frachtbrief annehmen will, hat die Eisenbahn zu prüfen, jedoch "nur die formelle (nicht die materielle) Empfangsberechtigung"[9]. Die Prüfung "auch der Echtheit des Frachtbriefes ist der Eisenbahn innerdienstlich zur Pflicht gemacht"[10]. "Ob der als Empfänger Bezeichnete im Innenverhältnis zum Absender der wahre Berechtigte ist, ist gegenüber der Bahn ohne Belang."[11]

C. Übergabe des Frachtbriefes an bevollmächtigte Dritte

Die Übergabe des Frachtbriefes und damit auch des Gutes an bevollmächtigte Dritte wird allgemein als zulässig anerkannt[12]. Ob aber der Empfänger "in jeder Hinsicht die Vertragsperson nach Maßgabe der frachtrechtlichen Bestimmung bleibt"[13], hängt

5) Loening 388 Anm.9.

6) vgl. dazu Loening 388 Anm.8; a.M. Seligson 227 Anm.13 Abs.2.

7) Nánássy 226 Anm.2; Seligson 295/96 Anm.25; Favre-Wick Anm.11 zu Art.162; Finger Anm.42a zu § 72; Weirauch Anm.1 zu § 75.

8) vgl. RG vom 5.11.1921 = RGZ 103/146; RG vom 14.4.1920 = RGZ 99/23; ferner Goltermann Anm.2 zu § 75; Finger Anm.8 zu § 75; Weirauch a.a.O.

9) Finger Anm.1d zu § 75; gleichlautend Weirauch Anm.3 zu § 75.

10) Goltermann Anm.4 zu § 75.

11) Finger a.a.O.

12) Favre-Wick Anm.6 zu Art.162; Weirauch: "mündliche Vollmacht genügt" (Anm.3 zu § 75); Goltermann: "bekannter Vertreter (Sohn)... mündlich Bevollmächtigter... bei Zuführung ins Haus Hausangestellte" a.a.O.
Finger Anm.1a zu § 75: "In Zweifelsfällen muß die Bahn Vorlage eines Personalausweises fordern."

13) Nánássy scheint hier nur an die Anweisungen des Empfängers im Sinne der BZ 4 zu Art.16 (als AAB IV in den § 75 der EVO übernommen) zu denken (231 Anm.6).

von dem Umfang der Bevollmächtigung ab. Es darf zweifellos auch als rechtlich wirksam angesehen werden, daß der bevollmächtigte Dritte durch gleichzeitige Schuldübernahmeverpflichtung[14] gegenüber der Eisenbahn völlig in die Rechtsstellung des frachtbrieflichen Empfängers als dessen Rechtsnachfolger eintritt.

Diese Art der Bevollmächtigung ist aber wohl zu unterscheiden von der "Anweisung des Empfängers", den Frachtbrief oder das Gut oder beides einem Dritten auszuliefern. Dann liegt keine "Bevollmächtigung" eines Dritten vor, und der frachtbriefliche Empfänger bleibt in vollem Umfange auf Grund des Frachtvertrages berechtigt (Schadenersatzforderungen) und verpflichtet (Zahlungen allgemein, wenn der Dritte nicht zahlt, vor allem aber Nachforderungen).

D. Übergabe des Frachtbriefes an unberechtigte Dritte

Wird der Frachtbrief versehentlich an eine nichtberechtigte Person ausgeliefert, "so erwirbt diese unberechtigte Person aus dem Frachtvertrag weder Rechte noch Pflichten"[15]. Wird auf Grund dieser irrtümlichen Auslieferung des Frachtbriefes an eine nichtberechtigte Person dieser auch das Gut abgeliefert, so liegt frachtrechtlicher Verlust des Gutes vor[16]. Wenn aber der Dritte annehmen mußte, daß das Gut nicht für ihn bestimmt war - das Gegenteil dürfte eine seltene Ausnahme darstellen -, "so haftet er für den Schaden"[17].

E. Verlust des Frachtbriefes

"Ist der Frachtbrief in Verlust geraten, so genügt die Übergabe eines Ersatzfrachtbriefes."[18]

---

14) BGB §§ 414 ff.; OR Art.176.

15) Nánássy 227 Anm.4; gleichlautend Favre-Wick Anm.12 zu Art.162.

16) vgl. dazu Nánássy 221 Anm.6 Abs.2; Loening 373 oben; Favre-Wick Anm.6 zu Art.162; zu EVO § 75: Finger Anm.1e; Goltermann Anm.4d; Weirauch Anm.3.

17) Weirauch Anm.17 zu § 75.

18) Loening 500 Abs.1 am Ende; gleichlautend Nánássy 293 Anm.1 zu a).

Auf Grund interner Dienstvorschriften muß bei Verlust des Frachtbriefes durch die Empfangsstation ein Ersatzfarchtbrief von der Versandstation angefordert werden. Diese hat unter deutlicher Kennzeichnung als "Ersatzfrachtbrief" in diesen auf Grund ihrer Versandpapiere alle Eintragungen zu wiederholen, die sie im Original eingetragen hatte. Sodann wird dieser Ersatzfrachtbrief auf demselben Weg wie das Original zur Bestimmungsstation gesandt. Unterwegs, insbesondere an den Grenzübergängen, haben die übrigen am Transport beteiligten Eisenbahnen aus ihren Verrechnungspapieren alle Eintragungen zu wiederholen. Desgleichen handelt die Empfangsstation. Nun kann der Empfänger diesen "Ersatzfrachtbrief" annehmen und die aus ihm sich ergebenden Kosten bezahlen.

Will der Empfänger mit der Annahme des Gutes nicht so lange warten, bis der Ersatzfrachtbrief eingetroffen ist, oder ist ihm dies nicht zuzumuten, weil es sich zum Beispiel um leicht verderbliche Güter handelt, kann ihm das Gut gleichwohl schon vorher ausgehändigt werden[19].

§ 11 Besondere Tatbestände

A. Die Annahme des Frachtbriefes v o r Ankunft des Gutes

Es kommt nicht selten vor, daß auf der Bestimmungsstation zwar der Frachtbrief, nicht aber das Gut ankommt. Dessen Schicksal ist zu diesem Zeitpunkt noch ungewiß, es kann noch nachträglich, vielleicht sogar noch innerhalb der Lieferfrist ankommen (es sei denn, der Verlust stehe bereits effektiv fest). Ausgenommen diesen Fall muß der Empfänger den Ablauf der gesetzlichen Nachfrist des Art.30 § 1 abwarten, ehe er gegen die Eisenbahn vorgehen kann.

Während dieser Zeitspanne besteht noch gegebenenfalls (Frachtbriefdoppel!) das Recht des Absenders, den Frachtvertrag nachträglich abzuändern, bzw. gegen die Eisenbahn wegen Lieferfristüberschreitung vorzugehen. Beide Handlungen würden es aber der im Frachtbrief als Empfänger bezeichneten Person unmöglich machen, noch in irgendeiner Form hinsichtlich dieses Frachtvertrages Empfängerrechte auszuüben. Sie hat also jedenfalls großes Inter-

---

19) siehe im folgenden B.

esse daran, so früh wie möglich den Frachtbrief anzunehmen, um dem Absender die Ausübung seiner Rechte unmöglich zu machen (Art.21 § 4).

Es wurde oben schon dargelegt, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, nach Ankunft des Frachtbriefes v o r Ankunft des Gutes, dem Empfänger diesen zwecks Annahme anzubieten. Die herrschende Meinung gibt jedenfalls dem Empfänger das Recht, den Frachtbrief schon vor Ankunft des Gutes a n z u n e h m e n , wenn er auch seine Übergabe auf Grund der ausdrücklichen Vorschrift in Satz 1 des Art.16 § 3 n i c h t f o r d e r n kann[1].

Die W i r k u n g e n der Annahme des Frachtbriefes v o r Ankunft des Gutes unterscheiden sich n i c h t von den Wirkungen, welche die Annahme des Frachtbriefes nach Ankunft auslöst[2].

Die G r ü n d e , welche den Empfänger bewegen können, den Frachtbrief schon vor Ankunft des Gutes anzunehmen, sind folgende:

1. Durch die Annahme des Frachtbriefes erlöschen das Verfügungs-, Reklamations- und Klagerecht des Absenders (Art.21 § 4 i.V.m. Art.41 § 3 Abs.2). Mußte der Empfänger aus irgendwelchen Gründen das Doppel in der Hand des Absenders lassen, kann es ihm darauf ankommen, dessen Verfügungsrecht so schnell wie möglich zum Erlöschen zu bringen.
2. Durch die Annahme des Frachtbriefes wird der Empfänger aktiv legitimiert (Art.41 § 3 Abs.3), Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verletzung von Vertragsbedingungen geltend zu machen[3].

Die Übergabe des Frachtbriefes v o r Ankunft des Gutes birgt aber für die Eisenbahn gewisse Gefahren:

Hat der Empfänger nämlich den Frachtbrief angenommen, ist schon vor Ankunft des Gutes das Verfügungsrecht des Absenders erloschen. Tritt nun unterwegs ein Beförderungshindernis auf, ist die Station, bei der dieses Hindernis auftritt, gegebenenfalls (Art.23 § 1) verpflichtet, den Absender um eine Anweisung zu ersuchen. Von der inzwischen bereits erfolgten Annahme des Frachtbriefes und da-

---

1) Grundsätzlich gleichlautend, aber ohne diese Pflicht der Eisenbahn anzunehmen, Nánássy 293 Anm.1, 490 Anm.2; Seligson 295 Anm.5, 534 Anm.9; Loening 500 oben, 826 oben; Favre-Wick Anm.37 zu Art.169; Finger Anm.42a zu § 72; Goltermann Anm.22 Abs.2 zu § 72.

2) siehe dazu im folgenden C.

3) Beachte aber Art.30 § 1.

mit dem Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders nach Art.21 § 4 können sowohl dieser, wie auch die Unterwegsstation keine Kenntnis haben. Besitzt nun der Absender auch noch das Frachtbriefdoppel[4], vermag er in einem Zeitpunkt, in dem der Empfänger den Frachtbrief bereits eingelöst hatte, noch auf Grund des Art.21 § 1 lit.e-d zu verfügen, z.B. einen anderen Empfänger zu bezeichnen oder sich das Gut zurückschicken zu lassen. Da die Unterwegsstation von der vorzeitigen Annahme des Frachtbriefes in der Regel keine Kenntnis haben kann, wird diese Verfügung des Absenders befolgt werden. Andererseits hat aber der Empfänger - da er den Frachtbrief bereits angenommen hatte - Anspruch darauf (Art.21 § 4 Satz 1), daß die Eisenbahn nachträgliche Verfügungen des Absenders n i c h t mehr befolgt. Sie haftet daher dem Empfänger für den aus der Befolgung einer Verfügung des Absenders entstehenden Schaden.

Gegen diese Gefahr kann sich die Eisenbahn nur dadurch schützen, daß sie eine vorzeitige Übergabe des Frachtbriefes ausschließlich dann zuläßt, wenn der Empfänger das Frachtbriefdoppel vorweisen kann.

Damit vermindert sich natürlich auch dessen Interesse an einer vorzeitigen Annahme des Frachtbriefes, denn das Verfügungsrecht des Absenders ist dann bereits durch die Übergabe des Doppels erloschen. Der praktische Vorteil für den Empfänger besteht also nur noch darin, daß er schon wegen Lieferfristüberschreitung aus eigenem Recht reklamieren kann.

B. Die Annahme des Gutes v o r Ankunft des Frachtbriefes

Die Annahme des Gutes vor Ankunft des Frachtbriefes ist zwar im IÜG nicht ausdrücklich erwähnt, folgt aber "aus der Natur der Sache"[5].

Diese Annahme entspricht einem Bedürfnis des Handels für

---

4) Hat er es übergeben, kann dem Empfänger kein Schaden erwachsen, da er weder seine Person noch die Bestimmungsstation ändern kann (vgl. Art.23 § 5).

5) Seligson 534 Anm.9; gleichlautend: Nánássy 219 Anm.4b, 225 Anm.1c, 294 Anm.4, 490 Anm.2a Abs.2; Favre-Wick Anm.2c zu Art. 162 S.254; die EVO sieht diesen Tatbestand für das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders ausdrücklich vor: § 72/11.

Fälle, in welchen der Frachtbrief in Verlust geriet oder doch - vor allem bei leichtverderblichen Gütern, die der Empfänger schnellstens entladen muß - nicht mit dem Gut auf der Bestimmungsstation ankommt. Hier kann man dem Empfänger auch nicht zu warten zumuten, bis ein Ersatzfrachtbrief eingetroffen ist.

Besonders bedeutsam wird die Möglichkeit dieser Annahme des Gutes für Anschlußgeleisbesitzer - die EVO sieht hierfür eine besondere Regelung in den AAB II zu § 75 vor[6] - auch für Spediteure und sonstige Personen, die Frachtstundung genießen.

Die W i r k u n g e n der Annahme des Gutes v o r Ankunft des Frachtbriefes sind dieselben wie bei der Annahme des Frachtbriefes; d.h. der Empfänger stellt sich durch die Annahme des Gutes ohne Frachtbrief genau so, als ob er den Frachtbrief angenommen hätte[7]. Dies gilt vor allem hinsichtlich der Zahlung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge, obwohl deren Höhe erst aus den Angaben des Frachtbriefes, also nach dessen Ankunft, ersehen werden kann. Der Empfänger ist verpflichtet, a l l e aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge zu bezahlen, auch wenn er das Gut vor Ankunft des Frachtbriefes annimmt[8].

Da die Eisenbahn nach Ablieferung des Gutes nicht mehr ihr Pfandrecht für die auf dem Gute lastenden Kosten ausüben kann, verlangen die Bahnen in diesen Fällen nach internen Dienstvorschriften eine entsprechende Sicherheitsleistung, bzw. bei Kunden mit Kontokorrentverkehr eine formularmäßige Verpflichtungserklärung. Der Rechtsgrund und der Umfang der Verpflichtungen des Empfängers, wenn er das Gut vor dem Eintreffen des Frachtbriefes annimmt, wird sehr gut in einem Entscheid des Hanseatischen Obergerichts Hamburg[9] begründet. In dem beurteilten Fall war sogar im Trubel der Kriegsereignisse (Ende 1944) weder eine Verpflichtungserklärung unterschrieben, noch eine Sicherheitsleistung vom Empfänger hinterlegt worden.

---

6) "Bei der Zuführung von Sendungen nach Privatgleisanschlüssen gilt der Frachtbrief mit der Bereitstellung der Sendung an der Übergabestelle als angenommen, w e n n der Empfänger Frachtstundung hat."

7) siehe dazu im folgenden C.

8) Nánássy 225 Anm.10 i.V.m. 234 Anm.10; Seligson 226 Mitte; Loening 368 Mitte, 391/92; Favre-Wick Anm.11 Abs.2 zu Art.162; Finger Anm.8 zu § 75; etwas unklar Goltermann Anm.12a zu § 75.

9) vom 18.12.1946 in ZIE 1949 Nr.10.

Eine bedingungslose Verpflichtungserklärung des Empfängers bei Annahme eines Gutes ohne Frachtbrief ist für die Eisenbahn deshalb wichtig, weil einerseits die Beträge, die der Empfänger zu bezahlen hat, ohne Frachtbrief nicht genau festgestellt werden können, andererseits die Empfangsbahn durch die Ablieferung des Gutes - wie oben schon ausgeführt - sich ihres Pfandrechts nach Art.25 für die nach Art.20 von ihr einzuziehenden Forderungen begibt. Gemäß Art.47 § 3 haftet sie aber für die Einziehung dieser Forderungen den übrigen, am Transport beteiligten Bahnen.

Es ist offensichtlich, daß die Annahme des Gutes vor Annahme des Frachtbriefes für den Empfänger nicht unbedenklich ist, denn er wird dadurch zur Bezahlung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge verpflichtet, ohne deren Umfang und Höhe überhaupt zu kennen. Dies gilt vor allem hinsichtlich der Belastung des Gutes mit Frachtzuschlägen oder mit Nachnahmen, zu deren Bezahlung er sich ebenfalls durch die Annahme des Gutes verpflichtet hat[10].

C. Die Wirkungen der Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes

Durch die Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes tritt der Empfänger in eine neue Phase seiner Rechtsstellung ein. Er ist jetzt nicht mehr lediglich die im Frachtbrief als Empfänger bezeichnete Person, sondern ist im e n g e n Sinne Empfänger geworden, d.h. der allein Berechtigte und Verpflichtete auf Grund eines bestimmten Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn, unter Vorbehalt eines kleinen Kreises von Rechten und Pflichten, die der Person des Absenders inhärent[11] sind.

Die Wirkungen der Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes sind im einzelnen folgende:

1. Die resolutiv bedingte Zahlungsverpflichtung des Absenders[12] für die auf den Empfänger nach Art.17 § 3 überwiesenen Kosten erlischt.
2. Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sofern es nicht schon durch Erteilung einer Empfängeranweisung erloschen war.

---

10) vgl. dazu auch hinsichtlich der Verpflichtung zur Zahlung von Nachnahmen RG vom 8.3.1919 = RGZ 95/123.

11) vgl. dazu § 12 A I.

12) siehe dazu § 14 I lit.b.

3. Der Empfänger kann der Eisenbahn Anweisungen erteilen[13].

4. Der Empfänger ist zur Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge verpflichtet (Art.16 § 1 Abs.2).

5. Der Empfänger wird aktiv legitimiert zur Geltendmachung von Ansprüchen auf Schadenersatz gegen die Eisenbahn wegen Verletzung von Vertragsbedingungen des zwischen dieser und dem Absender abgeschlossenen Frachtvertrages unter gleichzeitigem Erlöschen des Reklamations- und Klagerechts des Absenders für diese Ansprüche[14].

6. Der Empfänger kann nicht mehr mit der in Art.24 § 1 vorgesehenen Wirkung die Annahme des Gutes, bezw. sofern er dieses schon angenommen hatte, die Annahme des Frachtbriefes verweigern. Er haftet jetzt bei Annahmeverweigerung nach Art.24 § 2 Abs.2 Satz 2.

7. Mit dem angenommenen Frachtbrief legitimiert sich der Empfänger auf der Güterabfertigungsstelle zur Entgegennahme des Gutes, denn "das Gut wird nur gegen Vorzeigen des Frachtbriefes ausgehändigt"[15].

8. Erst von diesem Zeitpunkt an hat der Empfänger auch für gewisse Handlungen des Absenders einzustehen, was sich z.B. darin äußert, daß er nach Annahme des Frachtbriefes die Frachtzuschläge bezahlen muß, die der Absender nicht bezahlt, in der Regel aber verursacht hat (Art.7 § 6 Abs.2 e contrario) und die in Art.27 § 2 und 28 aufgestellten Haftungsbeschränkungen gegen sich gelten lassen muß, obwohl auch hier den Absender gegebenenfalls ein Verschulden trifft.

---

13) Art.21 § 4 Satz 2; TR Art.169/7; EVO § 72/11.

14) h.M. Nánássy S.490 Anm.2 al.2; Seligson 534 Anm.9; Loening 826 unten; Favre-Wick Anm.6 zu Art.21 i.V.m. Anm.2 S.254 zu Art.162; Finger Anm.5 zu § 95; Goltermann Anm.4 zu § 95.

15) EVO § 75/4; vgl. auch Nánássy 227 Anm.6 und Favre-Wick Anm.15 zu Art.162.

2.Abschnitt: Die Rechte des Empfängers aus seiner vollen Rechtsstellung

§ 12 Das Recht des Empfängers, Schadenersatzansprüche gegen die Eisenbahn stellen zu können

Auf die Berechtigung des Empfängers, Schadenersatzansprüche gegen die Eisenbahn geltend machen zu können, weist Art.41 § 3 hin, da hier die Aktivlegitimation zur Geltendmachung von "sonstigen Ansprüchen" aus dem Frachtvertrag gegenüber der Eisenbahn zwischen Absender und Empfänger abgegrenzt wird. Es muß sich also um Ansprüche handeln, die sowohl vom Absender, wie auch vom Empfänger mit alternativer Berechtigung geltend gemacht werden können.

A. Aus dem Wortlaut des § 3: "sonstige Ansprüche" darf aber nicht geschlossen werden, daß damit nun alle Ansprüche auf Grund eines Frachtvertrages zu verstehen sind, die nicht in den §§ 1 und 2 des Art.41 erwähnt werden; obwohl man offensichtlich bei der Abfassung des Artikels dieser Meinung gewesen ist.

Durchgeht man nämlich die Bestimmungen des IÜG allgemein hinsichtlich der Ansprüche, die gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtbriefes erhoben werden können, so ergibt sich, daß man drei Gruppen von Ansprüchen zu unterscheiden hat. Es lassen sich Bestimmungen über Vertragspflichten der Eisenbahn feststellen, bei deren Verletzung bezw. Nichtbefolgung ihrer besonderen Natur nach ein entsprechender Schadenersatzanspruch nur ausschließlich vom Absender, bei anderen nur ausschließlich vom Empfänger geltend gemacht werden kann, und endlich noch eine dritte Gruppe, aus deren Wortlaut nicht zu entnehmen ist, wer - Absender oder Empfänger - sich im jeweiligen Fall auf die Verletzung der Bestimmung berufen kann. Nur hinsichtlich der Ansprüche dieser letzten Gruppe ist es somit nötig, die Aktivlegitimation zwischen Absender und Empfänger abzugrenzen, nur diese können im Sinne des Art.41 § 3 als "sonstige Ansprüche" bezeichnet werden. In dieser Abhandlung werden sie daher - da sie sowohl vom Absender wie vom Empfänger geltend gemacht werden können - gemeinsame Rechte genannt. Die Ansprüche der beiden ersten Gruppen, die ausschließlich nur vom Absender oder vom Empfänger geltend gemacht werden können, sind die "inhärenten Rechte".

Um daher feststellen zu können, welcher Art die Schadenersatzansprüche des Empfängers sind, ist es zunächst notwendig, die "inhärenten Rechte" und die "gemeinsamen Rechte" darzustellen.

I. Dem Absender inhärent[1] sind Schadenersatzansprüche wegen:

a) Nichtbenachrichtigung im Sinne des Art.10 lit.g Ziff.2 al.2;
b) nicht richtiger Frankaturabrechnungen (Art.17 § 5);
c) nicht richtiger oder Nichtausführung einer nachträglichen Verfügung (Art.22 § 1, e contrario);
d) nicht oder nicht rechtzeitig ausbezahlter Nachnahme (Art.19 § 2);
e) Ablieferung des Gutes ohne vorherige Einziehung der Nachnahme (Art.19 § 3);
f) unterlassener oder im Sinne des Art.24 § 1 Abs.1 nicht vorschriftsmäßiger Benachrichtigung von Ablieferungshindernissen;
g) Ablieferung des Gutes bei nachträglicher Annahmebereitschaft des Empfängers, trotz rechtzeitigen Eingangs einer anders lautenden Anweisung des Absenders (Art.24 § 1 Abs.3);
h) Nichtbenachrichtigung im Sinne des Art.24 § 1 Abs.3 Satz 2;
i) Zurücksendung des Gutes bei Ablieferungshindernissen ohne sein "ausdrückliches Einverständnis" (Art.24 § 1 Abs.4 Satz 2);
k) Veräußerung eines als unanbringlich bezeichneten Gutes, sofern die Eisenbahn es unterlassen hatte, in zumutbarem Rahmen Nachforschungen nach einer eventuell neuen Adresse des Empfängers anzustellen. Dazu ist sie verpflichtet[2];
l) Nicht-zur-Verfügung-stellen des Verkaufserlöses, sofern nicht der Empfänger den Frachtbrief angenommen hatte (Art.24 § 2 Abs.2).

Voraussetzung für die Geltendmachung eines jeden dieser Ansprüche ist der Nachweis eines Schadens.

Der Empfänger kann alle diese Ansprüche ihrer Natur wegen nur als Rechtsnachfolger (z.B. durch Zession) des Absenders geltend machen[3].

---

1) vgl. dazu Loening 824 oben, der diesen Tatbestand aber nicht in seinem ganzen Umfange sieht.

2) so auch Nánássy 321 Anm.2a; vgl.dazu Favre-Wick Anm.4 zu Art.172; Finger Anm.8 zu § 56 und Anm.2 am Ende zu § 80; Weirauch Anm.3 zu § 80.

3) Hinsichtlich der Aktivlegitimation für die Geltendmachung dieser Ansprüche siehe § 13 B I lit.b.

II. Dem Empfänger inhärent sind Schadenersatzansprüche wegen:

a) Nichtzulassung zur Zollbehandlung gem. Art.15 § 2;

b) Nicht-zur-Verfügung-stellen des Verkaufserlöses, bzw. Auszahlung des Verkaufserlöses an den Absender, obwohl der Empfänger den Frachtbrief bereits angenommen hatte (Art.24 § 2 Abs.2);

c) Nichtbeachtung des Verlangens auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes (Satz 1 des Art.16 § 3);

d) Nichtbefolgung einer Anweisung gemäß Art.21 § 4;

e) Nichtbeachtung einer nachträglichen Annahmebereitschaft, obwohl eine entgegenstehende Anweisung des Absenders nicht eingetroffen war, bezw. erst zu einem späteren Zeitpunkt eintraf (Art.24 § 1 Abs.3);

f) Befolgung einer nachträglichen Verfügung des Absenders durch die Eisenbahn, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen, wenn der Absender dieses dem Empfänger übergeben hatte (Art.21 § 2 Abs.2 Satz 2);

g) Ausführung einer nachträglichen Verfügung des Absenders, obwohl die Voraussetzungen des Art.21 § 4 bereits vorgelegen hatten[4];

h) Beachtung gerichtlicher oder außergerichtlicher Ansprüche des Absenders wegen ihm n i c h t inhärenter Rechte, obwohl sein Verfügungsrecht nach Art.21 und damit auch sein Reklamations- und Klagerecht (Art.41 § 3 Abs.2) erloschen war.

Voraussetzung für die Geltendmachung eines jeden dieser Ansprüche ist der Nachweis eines Schadens.

Der Absender kann alle diese Ansprüche ihrer Natur nach nicht geltend machen, sie tangieren auch seine Interessen nicht.

III. Die g e m e i n s a m e n R e c h t e

Der größte Teil aller Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund eines Frachtvertrages stehen aber s o w o h l dem Absender, w i e a u c h dem Empfänger unter alternativer Berechtigung zu[5].

---

4) vgl. dazu Loening 508 oben.

5) Die praktisch wichtigsten sind die in Kapitel 1 des Titels III zusammengefaßten Ansprüche (IÜG).

Diese alternative Berechtigung[6] ergibt sich für die einzelnen Ansprüche daraus, daß im IÜG hinsichtlich des Berechtigten bei Verletzung von Vertragsbedingungen durch die Eisenbahn neutrale Worte verwendet werden wie "Beteiligter"[7], "Berechtigter"[8] oder "Kläger"[9]; andererseits in einigen Bestimmungen lediglich eine Pflicht der Eisenbahn statuiert wird, ohne - auch nur in allgemeiner Form - anzudeuten, w e r im jeweiligen Falle aus der Verletzung der Bestimmung einen Anspruch abzuleiten berechtigt sein soll[10]. Ferner gehören hierher noch Ansprüche wegen:

a) Nichtbefolgung der Bestimmung in Art.5 § 5 c;
b) ungerechtfertigter Entfernung einer angeblichen Überlast (Art.7 § 8 Abs.1);
c) verspäteter oder unrichtiger Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis bezw. verspätete oder unrichtige Ausführung einer aus diesem Grunde erteilten Anweisung des Absenders.

Hinsichtlich dieser g e m e i n s a m e n R e c h t e muß natürlich im IÜG eine Regelung getroffen sein, die verhindert, daß ein und derselbe Anspruch gleichzeitig von zwei Seiten her - vom Absender und vom Empfänger - geltend gemacht werden kann. Art.41 § 3 nimmt daher eine Abgrenzung der Aktivlegitimation für die Geltendmachung dieser Ansprüche vor, indem er festlegt, unter welchen Voraussetzungen der Absender und wann der Empfänger aktiv legitimiert ist.

Was den Empfänger betrifft, sind diese gemeinsamen Rechte nicht etwa vom Absender zugunsten des Empfängers bei Vorliegen be-

---

6) vgl. hiervor die Ausführungen unter A !

7) in 18 § 2.

8) in den Art.27 § 3; 30 §§ 1,2,3; 33 § 1; 34 Abs.1; 37; 43 §§ 1 und 2; 44 mehrfach und 45 § 3.

9) in Art.42 § 2 Abs.3.

10) in den Artikeln 5 § 4; 8 § 5; 11 § 6; 13 § 2 Abs.3; 15 § 1; 16 § 3 (zu den Voraussetzungen zur Geltendmachung eines Anspruches des A b s e n d e r s wegen Verlust des Gutes gehört - da er auch den Frachtbrief einlösen muß - ebenfalls die vorherige Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag (soweit sie nicht durch Frankaturvermerke bereits übernommen waren), wenn dies auch im IÜG ausdrücklich nirgends gesagt ist); 26 § 1; 27 § 1; 29 Abs.2; 32; 35 §§ 3 u.4; 36; 41 § 1 u.46.

stimmter Voraussetzungen stipuliert (etwa nach Art eines Vertrages auf Leistung an Dritte), denn eine solche Rechtskonstruktion läßt sich aus dem IÜG nicht entnehmen. Gerade die Tatsache, daß im ganzen Kapitel 1 des Titel III die Worte "Absender" und "Empfänger" überhaupt nicht gebraucht werden - (können) beweist, daß auch nicht etwa eine besondere Art eines d r e i s e i t i g e n Vertrages vorliegt, sondern daß die Berechtigung des Empfängers, diese Ansprüche geltend machen zu können, allein ex lege (dem Art.41 § 3, dem Sprachgebrauch und der Systematik des IÜG) besteht.

Dem Empfänger steht somit das eigene, selbständige, nicht von dem vertraglichen Recht des Absenders abgeleitete, d.h. o r i g i n ä r e Recht zu, aus dem zwischen Absender und Eisenbahn ohne seine Mitwirkung abgeschlossenen Frachtvertrag bei Verletzung von Vertragsbedingungen durch die Eisenbahn Schadenersatzansprüche geltend zu machen.

Zu diesem originären Klagerecht ex lege des Empfängers bemerkte schon das ROHG[11]: "... nach allgemeinen Rechtsprinzipien schwer oder gar nicht zu begründen. Aber einem unbestreitbaren Verkehrsbedürfnis und einem freilich schwankenden Gewohnheitsrecht folgend hat der Gesetzgeber dem Empfänger dieses eigene Klagerecht verliehen."

IV. Wir haben somit festgestellt, daß auf Grund des IÜG d r e i verschiedene Gruppen von Ansprüchen gegenüber der Eisenbahn bestehen und daß zwei dieser Gruppen vom Empfänger geltend gemacht werden können.

In einem weiteren Paragraphen soll nun die Aktivlegitimation für das Klagerecht des Empfängers im einzelnen dargestellt werden:

§ 13 Die Abgrenzung der Aktivlegitimation in Art.41 § 3

Die Frage nach der Aktivlegitimation (= Art der Alternativität) des Empfängers zur Geltendmachung der einzelnen Schadenersatzansprüche ist eine der schwierigsten Rechtsfragen, die das IÜG aufwirft. Dies liegt in erster Linie daran, daß der Absatz 3 in Art.41 § 3 recht unklar gefaßt ist. Wir wollen uns daher zunächst mit dieser Bestimmung befassen.

11) 13/326.

A. Die Bestimmung des Abs.3 in Art.41 § 3

"Zur gerichtlichen Geltendmachung s o n s t i g e r A n s p r ü c h e gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages sind befugt: der Absender, solange ihm nach Art.21 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen;
der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist oder in dem er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3 geltend gemacht h a t ."[1)]

I. Das Problem

Die Aktivlegitimation des Empfängers zur Geltendmachung der "sonstigen Ansprüche" wird in dieser Bestimmung unter zwei alternativen Voraussetzungen, die g l e i c h w e r t i g nebeneinanderstehen, gegeben:

a) "indem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist ..."
Diese Alternative bietet keine Schwierigkeiten. Der Empfänger ist durch die Annahme des Frachtbriefes in seine volle Rechtsstellung eingetreten und damit der gegenüber der Eisenbahn auf Grund eines bestimmten Frachtvertrages a l l e i n Berechtigte und Verpflichtete unter Ausschluß des Absenders[2)3)].

b) "... indem er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Art.16 § 3 geltend gemacht hat."
Die Fassung d i e s e r Alternative ist recht eigentümlich, denn sie besagt: "Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche ... sind befugt: ... der Empfänger von dem Zeitpunkt an, ... in dem er seine Rechte aus dem Frachtvertrag geltend gemacht h a t ."

Nánássy gibt an entsprechender Stelle hinsichtlich dieser Regelung keinen Hinweis[4)]. Er führt anderenorts lediglich aus:

"Im zweiten Fall, der in der Praxis wahrscheinlich kaum vorkommt, hat der Empfänger zu beweisen, daß er von der Bahn außergerichtlich oder gerichtlich die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt hat." 5)

---

1) Art.41 § 3; EVO: der ist zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag befugt, "dem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht" (§ 95/1); TR Art.21/1: "... der Absender, solange ihm das Verfügungsrecht über die Sendung zusteht; der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er i n d e n B e f ö r d e r u n g s v e r t r a g e i n g e t r e t e n i s t ."
2) Dies gilt nicht für dessen "inhärente Rechte"!
3) Gleiche Wirkung übt auch die Annahme des Gutes o h n e Frachtbrief durch den Empfänger aus.
4) vgl. 491/92.
5) 493 Anm.7 lit.b Mitte.

Er erwähnt leider an keiner Stelle, wie es sich dann mit der Voraussetzung für die Aktivlegitimation des Empfängers verhält, "von der Bahn außergerichtlich oder gerichtlich die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen" zu können.

Loening gibt eine klare Erklärung:

> "Was Art.41 § 3 gemeint hat, kann nicht zweifelhaft sein, zur Geltendmachung ist der Empfänger, wenn die V o r a u s s e t z u n g e n g e g e b e n s i n d , legitimiert, m i t d e r G e l t e n d m a c h u n g (Sperrdr.v.Verf.) verliert der Absender sein Verfügungsrecht und seine Legitimation" 6);
> "... bei Nichtankommen des Gutes ist zunächst der Absender aktiv legitimiert, der Empfänger erst dann, wenn er von seinem Recht G e b r a u c h m a c h t ."7)(Sperrdr.v.Verf.)

Diese Ansicht Loenings ist zwar grundsätzlich richtig. Seine Ausführungen beziehen sich aber nur auf die beiden in Art.16 § 3 statuierten Ansprüche. Er übersieht, daß diese "Geltendmachung seiner Rechte..." im Sinne der zweiten Alternative des Abs.3 k e i n e Voraussetzung für die Aktivlegitimation "zur gerichtlichen Geltendmachung s o n s t i g e r Ansprüche gegen die Eisenbahn" sein kann.

Wäre dem nämlich so, würden sich landesrechtliche - meist interne - Vorschriften hinsichtlich der Aktivlegitimation des Empfängers über die Bestimmung des Art.41 § 3 Abs.3, 2.Alternative hinwegsetzen. Ehe nämlich nicht der Empfänger Frachtbrief oder Gut angenommen hat - eine Handlung, die ihrer Natur nach zeitlich immer n a c h der Geltendmachung seiner Rechte liegt -, nimmt keine Eisenbahnverwaltung gerichtlich oder außergerichtlich geltend gemachte Ansprüche wegen Lieferfristüberschreitung, Transportschäden oder sonstiger Vertragsverletzungen der Eisenbahn an.

Eine Geltendmachung dieser Schadenersatzansprüche wird also von der Eisenbahn dann nicht anerkannt werden, wenn der Empfänger diese Ansprüche schon v o r Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes, etwa nach Geltendmachung seiner Rechte gem. Art.16 § 3 Satz 1, z.B. durch Erteilung einer Empfängeranweisung, erhebt.

Diese landesrechtlichen Vorschriften entsprechen aber dem

---

6) 826 unten

7) 827 oben

praktischen Bedürfnis nach klarer Rechtslage. Vor Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes kann der Empfänger ja noch immer - trotz Geltendmachung seiner Rechte nach Art.16 § 3 Satz 1 - ohne frachtrechtliche Folgen für sich die Annahme von Frachtbrief und Gut verweigern. Ehe aber nicht endgültig feststeht, daß er Frachtbrief und Gut annimmt, soll er auch nicht berechtigt sein, Schadenersatzansprüche (gilt nicht für inhärente Rechte) aus diesem Frachtvertrag geltend machen zu können.

Die zweite Alternative des Art.41 § 3 Abs.3 kann also n i c h t allgemein Voraussetzung für die Aktivlegitimation des Empfängers zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen sein.

II. Die Bedeutung dieser Bestimmung

Man kann diese Bestimmung nur dann richtig verstehen, wenn sie redaktionell anders gefaßt wird[8]: sie muß am Ende lauten "geltend m a c h t ", anstatt "geltend gemacht h a t ".

Gehen wir von dieser de lege ferenda zu fordernden Fassung aus, ist ihr Sinn ohne Schwierigkeiten deutlich zu erkennen. Macht der Empfänger seinen Erfüllungsanspruch (Satz 1 des Art.16 § 3) oder seinen Schadenersatzanspruch wegen Nichterfüllung (Satz 2 des Art.16 § 3) geltend, so erlischt das Verfügungsrecht des Absenders (Art.21 § 4) und damit auch sein Reklamations- (Art.40 § 2) und Klagerecht (Art.41 § 3) d u r c h diese Geltendmachung.

Der Empfänger begründet also d u r c h die Geltendmachung, d.h. i m A u g e n b l i c k der Geltendmachung seiner Rechte, s e l b s t seine eigene Aktivlegitimation für die rechtswirksame Erhebung dieser Ansprüche[9].

Voraussetzung für die Aktivlegitimation zur Geltendmachung seiner Rechte[10] ist somit nicht, daß er schon Rechte geltend gemacht h a t (welche sollten dies denn sein?), sondern ist das Vorliegen seiner B e r e c h t i g u n g zur Geltendmachung dieser Rechte: das Vorliegen der frachtrechtlichen Empfängerlegitimation. Die Voraussetzungen für die Aktivlegitimation werden somit nicht in Art.41 § 3, sondern in Art.16 § 3 statuiert.

---

8) vgl.dazu das zu Art.21 § 4 Satz 1 Ausgeführte, § 7 B II lit.e Ziff.1.
9) so Loening 826/27; a.M. offensichtlich Nánássy 490 Anm.2 b ß.
10) vgl. Handelsgericht Brüssel, Entscheid vom 27.8.1942 in ZIE 1944 Nr.6.

B. Die Abgrenzung der Aktivlegitimation insbesondere

Bei einer Betrachtung der Abgrenzung der Aktivlegitimation für die gegen die Eisenbahn zu erhebenden Schadenersatzansprüche haben wir von der oben dargelegten Dreiteilung dieser Ansprüche auszugehen. Die Aktivlegitimation des Absenders und des Empfängers ist dabei getrennt zu betrachten.

I. Die Aktivlegitimation des Absenders

a) Die Aktivlegitimation des Absenders zur Geltendmachung der g e m e i n s a m e n R e c h t e ("sonstige Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages") ist von dem Bestand seines Rechtes abhängig, gemäß Art.21 den Frachtvertrag abändern zu können, des Verfügungsrechts über das Gut. Solange dieses besteht, ist er j e d e r z e i t in der Lage, als aktiv legitimiert gegen die Eisenbahn vorzugehen[11]. Sie besteht also n i c h t m e h r , wenn
1. er das Frachtbriefdoppel dem Empfänger oder einem Dritten, der es für den Empfänger besitzt, übergeben hatte[12]; es sei denn, der Empfänger habe die Annahme verweigert (vgl. Abs.4 des Art.41 § 3).
2. der Empfänger Frachtbrief oder Gut angenommen hat.
3. der Empfänger seine Rechte nach Art.16 § 3 geltend gemacht hat.

b) Die Aktivlegitimation des Absenders zur Geltendmachung der ihm inhärenten Ansprüche müßte entgegen der Regelung des Art.41 § 3 eben auch dann noch gegeben sein, wenn seine Verfügungsberechtigung erloschen ist. Die Geltendmachung dieser Ansprüche berührt den Empfänger in keiner Weise; andererseits erfordert aber jede Verletzung einer Bestimmung des IÜG durch die Eisenbahn eine Sanktion, die durch einen entsprechenden Anspruch auszulösen der Geschädigte berechtigt sein muß. Die Aktivlegitimation des Absenders für die ihm inhärenten Ansprüche sollte daher richtiger Ansicht nach so lange bestehen, bis sie gemäß Art.45 verjährt sind. Gegenwärtig gilt eine derartige Regelung nur bezüglich Nachnahmen und der Bezahlung bestimmter Kosten (vgl. §§ 1 und 2 des Art.41).

11) vgl. Nánássy 489/90 Anm.2 und 501 Anm.4.
12) vgl. Nánássy 490 Anm.2b; Seligson 533 Anm.7; Loening 828 Anm.4.

II. Die Aktivlegitimation des Empfängers

a) Für die Aktivlegitimation des Empfängers zur Geltendmachung der g e m e i n s a m e n R e c h t e ("sonstige Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages") ist e i n z i g e V o r a u s s e t z u n g die Annahme des Frachtbriefes[13] (erste Alternative des Absatz 3 in Art.41 § 3).

b) Die Aktivlegitimation für die beiden in Art.16 § 3 genannten Ansprüche wird - sobald die frachtrechtliche Empfängerlegitimation vorliegt - bereits d u r c h deren Geltendmachung begründet[14].

c) Für die Aktivlegitimation zur Geltendmachung der übrigen, dem Empfänger inhärenten, Ansprüche ist Art.41 n i c h t anwendbar. Dieser grenzt nur in den Paragraphen 1 und 3 die Aktivlegitimation zwischen Absender und Empfänger für die gemeinsamen Rechte ab, so daß sie mit alternativer Berechtigung vom Absender oder vom Empfänger geltend gemacht werden können. Diese beiden Paragraphen haben daher für die i n h ä r e n t e n R e c h t e auf Grund deren besonderen Natur keine Bedeutung[15].

Was den Empfänger betrifft, muß im einzelnen untersucht werden, wann seine Aktivlegitimation für die ihm inhärenten Ansprüche vorliegt. Es läßt sich nicht bestreiten, daß die rechtliche Möglichkeit zur Geltendmachung dieser Ansprüche gegeben sein muß, wenn sie auch in der Praxis nur selten erhoben werden. Es ist evident, daß die Bestimmungen des IÜG deshalb aufgestellt wurden, damit sie befolgt werden. Verstößt somit die Bahn gegen eine solche Bestimmung, muß dem Geschädigten ein entsprechender Anspruch zustehen, selbst wenn dies im IÜG nicht ausdrücklich gesagt ist.

Der erste der oben[16] erwähnten inhärenten Ansprüche bereitet keine Schwierigkeiten; der Empfänger kann ja immer den Frachtbrief annehmen, um seinen Anspruch durchzusetzen. Im Falle 2. hat er den Frachtbrief schon immer angenommen, und von

---

13) bzw. als Ausnahmefall die Annahme des Gutes ohne Frachtbrief.

14) vgl. § 13 A II und für Schadenersatzansprüche § 12 A II hiervor.

15) Lediglich in § 2 des Art.41 findet sich eine Regelung hinsichtlich e i n e s dem Absender inhärenten Anspruchs.

16) § 12 II hiervor.

den übrigen ist nur der Anspruch 6. im IÜG ausdrücklich erwähnt. Hinsichtlich der Ansprüche 3. bis 5. sowie 7. und 8. kann nicht mehr ausgesagt werden, als daß die Aktivlegitimation des Empfängers als vorliegend angesehen werden muß, wenn der genannte Tatbestand gegeben ist und der Empfänger einen ursächlichen Schaden nachzuweisen vermag.

3.Abschnitt: Die Verpflichtung des Empfängers aus seiner vollen Rechtsstellung

§ 14 Die Verpflichtungen gegenüber der Eisenbahn auf Grund eines Frachtvertrages

I. Der Frachtvertrag ist ein synallagmatischer, d.g. ein gegenseitig verpflichtender Vertrag[1]. Bei Abschluß dieses Vertrages verpflichtet sich jede Partei zur Erbringung einer Leistung unter der Bedingung, daß auch die andere Partei ihrerseits die vereinbarte Leistung erbringt.

a) Die E i s e n b a h n verpflichtet sich zur Beförderung des Gutes an die Bestimmungsstation und Ablieferung an die im Frachtbrief als Empfänger bezeichnete Person.

b) Der A b s e n d e r verpflichtet sich zur Bezahlung a l l e r sich auf Grund dieses Beförderungsgeschäftes ergebenden Kosten. An dieser grundsätzlichen Verpflichtung des Absenders ändert auch die dem Frachtvertrag eigentümliche Regelung nichts, wonach er einen Teil oder alle Kosten gemäß Art.17 §§ 2 und 3[2] auf den Empfänger überweisen kann.

Hinsichtlich dieser auf den Empfänger überwiesenen Kosten ist zunächst auch der Absender Schuldner der Bahn. Seine Verpflichtung ist nur r e s o l u t i v b e d i n g t . Die Resolutivbedingung ist die Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes durch den Empfänger[3].

---

1) Das Gegenteil ist ein einseitig verpflichtender Vertrag, z.B. ein Schenkungsversprechen, gegebenenfalls auch ein Schuldbefreiungsversprechen.

2) Diese Bestimmungen sind als leges speciales gegenüber den §§ 116 ff. BGB und Art.23 ff. OR zu betrachten.

3) Diese Tatsache macht aber die Verpflichtungen des Empfängers n i c h t zu einer a k z e s s o r i s c h e n , wie K.Nehring (in ZIE 1939/452 u.1942/502) meint. Für eine bestimmte Art von Kosten ist immer e n t w e d e r der Empfänger o d e r der Absender Schuldner der Bahn.

Die Eisenbahn ist also zur Erbringung ihrer Vertragsleistung s o f o r t [4] verpflichtet, während es zunächst noch ungewiß ist, wer - und in welchem Umfang - ihr gegenüber die Vertragsleistung erbringen wird[5].

Der Absender hat daher überwiesene Kosten tatsächlich nur dann zu bezahlen, wenn der Empfänger die Annahme von Frachtbrief und Gut verweigert, ein Empfänger im engeren Sinne also überhaupt nicht in Erscheinung tritt.

II. Die Zahlungsverpflichtungen des E m p f ä n g e r s sind gegenüber allen sich auf Grund eines Frachtvertrages für die Eisenbahn ergebenden Forderungen in mehrfacher Hinsicht eingeschränkt[6].

a) Auf den Empfänger müssen vom Absender überhaupt Kosten überwiesen worden sein.
b) Die vom Empfänger zu bezahlenden Beträge müssen sich aus den Angaben des Frachtbriefes ergeben.
c) Der Empfänger hat n u r diejenigen Beträge zu bezahlen, zu deren Bezahlung sich der Absender n i c h t durch Eintragung eines Frankaturvermerks gem. Art.17 § 2 selbst verpflichtet hatte.

§ 15 Die Verpflichtungen des Empfängers

A. Die Überweisung der Kosten

"Kosten, die der Absender nicht laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen." 1)

Die rechtliche Bedeutung dieser Bestimmung ist streitig. Während einige Autoren sie als eine "Rechtsvermutung" darstellen[2], lehnt Nánássy diese Auffassung ab[3]. Er führt aus:

---

4) vorbehaltlich der Bestimmungen in Art.5 §§ 4 und 5.

5) Dieser Verpflichtete kann z.B. eine bei Vertragsschluß noch unbekannte Person, nämlich der vom Absender nach Art.21 § 1 d neu bezeichnete Empfänger sein.

6) vgl. § 16 hiernach.

1) Art.17 § 3; wörtlich übereinstimmend EVO § 69/3 u.TR Art.160/1 Satz 2.

2) so Seligson 244 Anm.8; Loening 417 Anm.2; Finger Anm.12 zu § 79.

3) ebenso Favre-Wick Anm.8 zu Art.160.

"Aus dem Wortlaut des IÜG geht im Gegenteil hervor, daß es sich hier um eine gesetzlich vorgesehene, stillschweigende, konkludente Handlung handelt, die als die einzige Art der Willenserklärung hinsichtlich der Überweisung der Kosten auf den Empfänger vorgeschrieben ist... eine in jeder Hinsicht rechtsgültige Willenserklärung des Absenders, die nicht bloß vermutet wird, sondern die unter allen Umständen respektiert werden muß." 4)

Beide Ansichten sind nur zum Teil richtig, man muß hier eine genauere Unterscheidung machen.

a) Hinsichtlich der Willenserklärung des Absenders bestimmte Kosten auf den Empfänger zu überweisen, wird in Art.17 §§ 2 und 3 eine praesumtio iuris et de iure, eine unwiderlegbare Rechtsvermutung aufgestellt: Die vom Absender nicht frankierten Kosten g e l t e n a l s auf den Empfänger überwiesen.

b) Hinsichtlich der e f f e k t i v g e l e i s t e t e n Z a h l u n g des Absenders dagegen besteht nur eine praesumtio iuris, aber nicht de iure, also nur eine widerlegbare Rechtsvermutung dafür, daß der Frankaturvermerk im Frachtbrief die vom Absender geleistete Zahlung ausweist.

Dies ist zum Beispiel dann wesentlich, wenn der Absender einen bestimmten Betrag bezahlte, dieser Freibetrag aber versehentlich nicht als Frankatur im Frachtbrief eingetragen war, was im Stundungsverfahren gelegentlich vorkommt[5]. Die Bezahlung des Betrages kann zwar auf andere Art bewiesen werden, doch gilt in diesem Falle der vom Absender bezahlte, aber nicht im Frachtbrief als Freivermerk eingetragene Betrag als auf den Empfänger überwiesen. Maßgebend ist immer der - hier fehlende - Frankaturvermerk. Der bezahlte, aber nicht eingetragene Freibetrag kann vom Absender zurückgefordert werden. Er ist dann vom Empfänger einzuziehen.

Auch wenn der Absender einen Frankaturvermerk eingetragen, die entsprechende Summe aber n i c h t bezahlt hat, ist trotz des Frankaturvermerks der Beweis der Bahn zuzulassen, daß die effektive Zahlung nicht erfolgt war. Der frankierte, doch nicht bezahlte Betrag darf aber nicht vom Empfänger eingefordert werden. Entscheidend ist, welche Kosten durch Frankaturvermerk übernommen,

---

4) S.242/43.

5) vgl. dazu Loening 412 Anm.6 und 444/45; Finger Anm.18 zu § 70.

n i c h t aber, welche vom Absender e f f e k t i v bezahlt worden sind[6].

c) Diese dem Frachtvertrag eigentümliche Rechtslage: für einen Dritten, am Abschluß des Frachtvertrages nicht Beteiligten, den Empfänger, wird die Verpflichtung begründet, gegebenenfalls[7] die gesamte Vertragsleistung der einen Vertragspartei zu erbringen, findet ihr notwendiges Korrelat darin, daß der Empfänger (auf Grund des Frachtvertrages) nach freiem Ermessen entscheiden kann, ob er diese Verpflichtung übernehmen will oder nicht. Der Empfänger darf daher zur Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes frachtrechtlich nicht gezwungen werden[8].

B. Die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge

"Durch die Annahme des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen." 9)

a) Diese Fassung wurde schon auf der Rev.Konf. 1923 gewählt[10]. Bis zu diesem Zeitpunkt lautete diese Bestimmung trotz des französischen Textes: " r é s u l t a n t de la lettre de voiture", gegen Zahlung "der im Frachtbrief e r s i c h t l i c h gemachten Beträge". Der 1923 gewählte Ausdruck ist sehr viel umfassender.

Nach dem IÜG vom 23.10.1924 ergab sich diese Verpflichtung des Empfängers nur "bei Annahme d e s G u t e s u n d des Frachtbriefes ...". Um diese Bestimmung aber mit jenen in Art.18 § 3, 21 § 4 und 41 § 3 in Übereinstimmung zu bringen, wurden auf der IV.Rev.Konf. die Worte "des Gutes und" gestrichen[11].

Meines Erachtens wäre es de lege ferenda dringend geboten, die Worte: "des Gutes o d e r " wieder einzusetzen und dann die

---

6) vgl.dazu Seligson 244 Anm.8; Finger Anm.11 zu § 69; Nánássy 243 Anm.3; offensichtlich auch gl.M. Favre-Wick Anm.8 zu Art.160.

7) wenn der Absender überhaupt keine Frankaturvermerke anbringt

8) so übereinstimmend: Nánássy 232 oben; Seligson 225 Anm.13; Loening 407 Mitte; Favre-Wick Anm.4 zu Art.164; Finger Anm.8 zu § 75; Weirauch Anm.14 zu § 75.

9) Art.16 § 1 Abs.2; wörtlich übereinstimmend EVO § 75/2 und TR Art.162/2.

10) vgl. Prot.1923 S.203, 207 f. und 243 f.

11) vgl. Prot.1933 Bd.I S.102; Bd.II, S.223 f.

drei erwähnten Bestimmungen an den Art.16 a n z u g l e i c h e n. Denn es ist nicht zu bestreiten, daß die Annahme des Gutes ohne Frachtbrief - ein gar nicht so seltener Fall, wie vielfach angenommen wird - hinsichtlich der Bezahlung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Kosten, der Bezahlung von Nachforderungen, der Nichtbefolgung etwaiger Empfängeranweisungen und hinsichtlich der Begründung der Aktivlegitimation g e n a u d i e g l e i c h e n R e c h t s w i r k u n g e n auslöst wie die Annahme des Frachtbriefes[12].

b) Unter den sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträgen sind alle Kosten zu verstehen, die sich aus den Angaben des Frachtbriefes - sei es auch nur indirekt durch B e z u g n a h m e auf Tarife und sonstige gehörig veröffentlichte Bestimmungen der am Transport beteiligten Bahnen - ergeben[13].

Für das TR führt Favre-Wick aus:

> "... alle Beträge, die vom Empfänger auf Grund des Frachtbriefes gemäß Frachtvertrag, Gesetz, Reglement und Tarif geschuldet werden." 14)

Gleiches gilt für die EVO:

> "Die Verpflichtung des Empfängers umfaßt alles, was aus dem nach Maßgabe des Frachtbriefes abgeschlossenen Frachtvertrages tarifmäßig geschuldet wird ... Immer aber hat der Empfänger nur das zu zahlen, was ihm auferlegt werden sollte, also nicht, was der Absender übernommen hatte." 15)
>
> "Trotz dieser weitgefaßten Auslegung ist die Zahlungspflicht des Empfängers durch die im Frachtbrief enthaltenen Angaben fest umgrenzt." 16)
>
> Es muß aber "sonst im Frachtbrief ein Anhalt gegeben, z.B. ein Verweis auf andere Schriftstücke enthalten (sein), auf die sich die Forderung der Eisenbahn gründet." 17)

c) Ob die Z o l l k o s t e n durch den Vermerk "verzollt" zu den sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträgen gehören, bejaht

---

12) siehe dazu § 11 Note 8 und 9.

13) gleichlautend: Seligson 228 oben und 257 Anm.8; Loening 383 unten; Nánássy gibt keine klare Definition, vgl. 224/25.

14) Anm.7 zu Art.162.

15) Weirauch Anm.4 zu § 75.

16) OLG Hamm, Entscheid vom 28.1.1926 = EE 44/357.

17) Kittel-Friebe-Hay Anm.13 zu § 75; ebenso Finger Anm.3 zu § 75.

Weirauch[18]; durch Bezugnahme auf die Zoll t a r i f e verneint Finger[19].

d) Auch die aus den B e g l e i t p a p i e r e n sich ergebenden Beträge hat der Empfänger zu bezahlen, w e n n sich ein entsprechender Verweis auf die Begleitpapiere im Frachtbrief findet[20].

e) Bei T e i l a b l i e f e r u n g hat der Empfänger nicht nur einen dem abgelieferten Teil des Gutes entsprechenden Betrag zu bezahlen[21], sondern zunächst die vollen aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge[22], vorbehaltlich der Rückerstattungsansprüche gemäß Art.29 Abs.3[23].

f) Wie schon oben erwähnt, gibt der Absender durch Unterlassung bestimmter Frankaturvermerke eine Willenserklärung ab, gemäß § 3 des Art.17 die nicht übernommenen Kosten auf den Empfänger zu überweisen.

Vom Empfänger können daher jene Kosten nicht eingefordert werden, die in einen Frankaturvermerk des Absenders fallen[24][25]. Für diese Beträge s o l l der Empfänger nicht nach dem Willen des Absenders und w i l l er auch nicht auf Grund der Angaben des Frachtbriefes Schuldner der Eisenbahn sein.

Die Eisenbahn darf daher die Übergabe des Frachtbriefes oder die Ablieferung des Gutes an den Empfänger nicht davon abhängig

---

18) a.a.O.; ebenso Kittel-Friebe-Hay Anm.9 zu § 75.

19) a.a.O.; ebenso Goltermann Anm.12 a zu § 75.

20) so auch Seligson, 228 oben; Finger a.a.O.; a.M. Loening 383/84.

21) wie noch Loening 386 Anm.7 meint

22) so Nánássy a.a.O.; Favre-Wick Anm.7 Abs.2 zu Art.162; vgl. auch Finger Anm.5d zu § 75.

23) Dieser Bestimmung entsprechen wörtlich TR Art.180/2 und EVO § 85/1 letzter Satz.

24) so h.M. Nánássy 224/25, 243 Anm.3, 255 Anm.3, 270/71 Anm.5; Seligson 223 Abs.2, 244 Anm.8; Loening 385 Mitte, 444/45 Anm.2, 471 Anm.3 am Ende, 418 Anm.2: "eine Zwangsgemeinschaft ... besteht zwischen Absender und Empfänger nicht" (ähnlich Seligson 101 Anm.12) unverständlich ist deshalb Loening 446 Anm.3.

25) Ebenso Favre-Wick Anm.6 zu Art.20, vgl. aber Anm.7 Abs.2 zu Art.162; Weirauch Anm.4 am Ende zu § 75, vgl. aber Anm.6 zu § 69; Finger Anm.7 zu § 69, Anm.18 zu § 70, Anm.3 am Ende zu § 75.

machen, daß dieser ihr Beträge bezahlt, die ihr zwar auf Grund des Frachtvertrages zustehen, sich aber nicht f ü r d e n E m p f ä n g e r aus dem Frachtbrief ergeben.

g) Trotz des Wortlautes in Art.20 "Die Empfangsbahn hat alle sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Forderungen ... einzuziehen", ist sie n i c h t berechtigt, Kosten v o m E m p f ä n g e r einzuverlangen, die sich nicht f ü r i h n aus den Angaben des Frachtbriefes ergeben[26].

Sie ist daher auch nicht berechtigt, hinsichtlich eines vom Absender durch Frankaturvermerk übernommenen Betrages ihr Pfandrecht aus Art.25 geltend zu machen. Andernfalls kann sie dem Empfänger wegen Lieferfristüberschreitung haftbar werden[27], wenn er wegen dieser ungerechtfertigten Forderung zunächst die Annahme des Gutes verweigert.

Hat der Empfänger aber, um das Gut in Empfang nehmen zu können, vom Absender frankierte Kosten bezahlt, so ist n u r e r zur Rückforderung berechtigt[28]. Diesen Fall berücksichtigt die Bestimmung in Art.45 § 2 lit.c Abs.3[29].

h) Obwohl also der Begriff der "aus dem Frachtbrief sich ergebenden Beträge" ziemlich weit gefaßt werden muß, ist er doch nicht ohne Grenzen. Die Verpflichtungen des Empfängers müssen aus den Angaben des Frachtbriefes vernünftigerweise zu ersehen sein, wobei allerdings die K e n n t n i s der entsprechenden Gesetze, Verordnungen und Tarife vorausgesetzt werden muß. Deren Unkenntnis schützt - genau wie auch im übrigen Rechtsleben - grundsätzlich nicht vor Schaden. Man muß verlangen, daß jeder, der mit der Eisenbahn rechtsgeschäftlich verkehrt, sich über die entsprechenden Vorschriften genau orientiert, wie man das auch hinsichtlich anderer Rechtsgeschäfte zu tun pflegt. Es ist dann im jeweiligen Falle Sache der Eisenbahn, aus "Dienst am Kunden" das ihr nützlich scheinende Entgegenkommen zu zeigen.

---

26) vgl. dazu Nánássy 224 Anm.10 und 270 Anm.5; Loening 382-85 und 389.

27) Nánássy 225 Anm.12 am Ende.

28) so auch Loening 385 Mitte und dort zit. Oberst.Österr.Ger.Hof. Entscheid vom 9.12.1924 = EE 44/57.

29) vgl. dazu Nánássy 544/45.

i) Die Auslegung des Begriffes der "sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge" muß zwei diametral entgegengesetzten Interessen gerecht werden:

1. Die Eisenbahn möchte diesen Begriff e x t e n s i v interpretieren, möglichst alle Nachforderungen, die in der Regel durch Unaufmerksamkeit eines Beamten notwendig werden, sowie die bei der Ablieferung nicht erhobenen Frachtzuschläge, Zollnachforderungen usw. sollen zu den "sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträgen" gerechnet werden.

   Hier muß aber doch festgestellt werden, daß i m m e r ein schuldhaftes Verhalten eines Eisenbahn- oder Zollbeamten vorliegt, wenn ein Betrag sich nicht schon z i f f e r n m ä ß i g aus den Angaben des Frachtbriefes ergibt. Man muß daher auch die Interessenlage des Empfängers berücksichtigen.

2. Für den Empfänger bildet der Frachtbrief die einzige Möglichkeit - sofern er nicht das Doppel einsehen konnte -, sich über die nicht im IÜG enthaltenen Bedingungen des Frachtvertrages, insbesondere über den Umfang seiner Zahlungsverpflichtungen, zu orientieren.

   Der Frachtbrief dient zwar als Beweis für die Tatsache des Abschlusses eines Frachtvertrages und für die Bedingungen, zu welchen dieser zustande kam. Wie bei jedem anderen einfachen Beweismittel sind daher seine Angaben durch Gegenbeweis zu entkräften[30].

   Diese allgemeine Beweisregel kann aber n i c h t ohne weiteres hinsichtlich derjenigen Angaben gelten, welche die Zahlungspflicht des Empfängers umschreiben, da für ihn der Frachtbrief die e i n z i g e Möglichkeit bildet, sich über den Umfang seiner Zahlungspflichten - sofern er nicht das Doppel einsehen konnte - zu unterrichten.

k) Es ist daher zu fordern, daß der Empfänger gemäß Art.16 § 1 Abs.2 n u r zur Bezahlung jener Kosten verpflichtet ist, die er bei Anwendung der ihm zumutbaren Sorgfalt in der Prüfung der Frachtbriefangaben aus diesem erkennen konnte und mußte. "Das schutzwür-

---

30) vgl. dazu Nánássy 116 Anm.2 und 117 Anm.3; Seligson 118/19 Anm.8 und 9; Loening 190 Anm.1.

dige Interesse des Empfängers verlangt, daß er durch die Annahme des Frachtbriefes und des Gutes nicht unbestimmte Verpflichtungen übernehmen muß."[31]

C. Prüfung der Angaben des Frachtbriefes durch den Empfänger

Es ist unbestritten, daß die Zahlungspflicht des Empfängers über die ziffernmäßig im Frachtbrief e r s i c h t l i c h gemachten Beträge wesentlich hinausgeht. Um daher erkennen zu können, welchen Umfanges seine tatsächliche, aus den Angaben des Frachtbriefes s i c h e r g e b e n d e Zahlungspflicht gegenüber der Eisenbahn ist, muß man dem Empfänger zumuten, die Angaben des Frachtbriefes hinsichtlich der Bezeichnung des Gutes[32], der Anwendung der darauf basierenden Tarife, der richtigen Anwendung der Tarife überhaupt und die auf diesen beruhenden Berechnungen und Kosten genau n a c h z u p r ü f e n . Andernfalls kann der Empfänger berechtigte Nachforderungen zu gewärtigen haben.

Das schweizerische Bundesgericht sieht in dem Vermerk auf dem Frachtbrief: "Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter... sowie der für diese Sendung anwendbaren R e g l e m e n t e u n d T a r i f e d e r b e t e i l i g t e n B a h n e n ."[33] einen Hinweis auf die von den betreffenden Bahnen veröffentlichten Vorschriften, "... auf deren Unkenntnis sich der Frachtberechtigte nicht berufen kann"[34].

"Dem Zwang zur Veröffentlichung der Tarife steht die Pflicht des Verfrachters zur Nachprüfung der jeweils berechneten Fracht gegenüber."[35]

Wenn der Empfänger aber verpflichtet ist, die Angaben des Frachtbriefes so genau zu prüfen, muß er auch berechtigt sein zu

---

31) RGZ 71/346; vgl. auch K.Nehring in ZIE 1942/516-17 und in DVN 1944 Nr.36/5.

32) Welcher Art das für ihn bestimmte Gut sein soll, weiß er ja in der Regel auf Grund des mit dem Absender bestehenden Rechtsverhältnisses.

33) Heute nur noch eine bescheidene Fußnote auf dem Frachtbrief "Für die Beförderung gelten das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die einschlägigen Vorschriften und Tarife der beteiligten Bahnen".

34) Entsch.v.1.5.1928 = EE 48/67 = BGE 54 II 178.

35) Amtsger.Emden v.10.10.1941 in VAE 1942/4-5.

verlangen, daß ihm der Frachtbrief - ehe er ihn endgültig annimmt - zur E i n s i c h t n a h m e u n d P r ü f u n g vorgelegt wird. Daß dem Empfänger e i n R e c h t zur Einsichtnahme in den Frachtbrief vor dessen Annahme zusteht, "wird als selbstverständlich allgemein anerkannt"[36]. Dementsprechend wird man die Eisenbahn "für verpflichtet halten müssen, dem Empfänger den Frachtbrief zunächst zur Einsichtnahme vorzulegen"[37].

§ 16 Der Rechtsgrund für die Verpflichtungen des Empfängers auf Grund eines Frachtvertrages

A. Die Regelung im IÜG

I. Der Frachtvertrag wird zwischen der Eisenbahn und dem Absender abgeschlossen. Rechtsgrund für die Verpflichtungen des Empfängers auf Grund eines Frachtvertrages kann aber nicht schon der Vertragsabschluß sein, denn "Verträge zu Lasten Dritter" sind rechtlich nicht wirksam[1].

Es gilt daher einen im IÜG geregelten Tatbestand oder eine dort vorgesehene Willenserklärung im Ablauf des Frachtvertrages zu finden, die bewirkt, daß der im Frachtbrief als Empfänger bezeichneten Person die sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen zuwachsen.

Das IÜG spricht lediglich an d r e i Stellen von Verpflichtungen des Empfängers, welche nicht nur formellen Charakter tragen[2]:

1. in Art.16 § 1 Abs.2 (Zahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge);
2. in Art.18 § 3 Satz 2 (Bezahlung von Nachforderungen bei unrichtiger Tarifanwendung oder sonstiger fehlerhafter Berechnung)[3];
3. in Art.24 § 2 Abs.2 Satz 2 (Bezahlung der nach Annahme des Frachtbriefes aufgelaufenen Kosten, die durch den Verkaufserlös des nicht angenommenen Gutes nicht gedeckt werden konnten.)

---

36) Nánássy 220/21.
37) Loening 381 oben, vgl. auch 500 Mitte.

1) vgl. RGZ 111/166.
2) Wie z.B. die Erteilung einer Quittung (Art.16 § 1) oder Vorlegung des Frachtbriefes, "wenn er ihm übergeben worden ist" (Art.40 § 3).
3) vgl. dazu K.Nehring in ZIE 1939/453 und 457.

In allen drei Bestimmungen ist alleinige und ausschließliche Voraussetzung für die Zahlungspflicht des Empfängers[4] die Annahme des Frachtbriefes. Es gibt im IÜG keine andere Bestimmung, welche dem Empfänger Zahlungsverpflichtungen auferlegen würde; und auch keine anderen Zahlungsverpflichtungen als die oben genannten[5].

II. "Durch die Annahme des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen." 6)

a) "Diese Verpflichtung entspringt nicht aus dem zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen Frachtvertrag und ebensowenig empfängt sie ihre nähere Regelung durch den Frachtvertrag, sondern sie wird vom Gesetz ... als s e l b s t ä n d i g e V e r b i n d l i c h k e i t aufgestellt. Ihre Entstehung wird an die Tatsache der Annahme des Gutes und (oder) des Frachtbriefes geknüpft."[7] (Sperrdr.v.Verf.)

b) Nach herrschender Meinung gübt die gleiche rechtliche Wirkung wie die Annahme des Frachtbriefes auch die A n n a h m e d e s G u t e s ohne Frachtbrief aus[8]. Auch diese Handlung des Empfängers bewirkt somit, daß er verpflichtet wird, die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen, obwohl er deren genaue Höhe zu diesem Zeitpunkt in der Regel überhaupt nicht kennen kann.

d) Genießt der Empfänger Frachtstundung oder besitzt er ein Anschlußgeleise, ist in den entsprechenden Verträgen mit der Bahn bereits festgelegt, in welchem Zeitpunkt der Frachtbrief als angenommen gilt. Von diesem Augenblick ab ist dann der Empfänger ver-

---

4) In diesem Sinne ist verpflichteter Empfänger auch der Adreßspediteur, unabhängig davon, ob er seinerseits die zu zahlenden Beträge von seinem Auftraggeber zurückerstattet erhält. (vgl. dazu Loening 445 Mitte)

5) vgl. aber im folgenden II b !

6) Art.16 § 1 Abs.2.

7) RG vom 16.6.1909 für HGB 436 = RGZ 71/344-45; vgl. auch RGZ 95/123 und Loening 382 Anm.7.

8) Übereinstimmend Nánássy 225 Anm.1c i.V.m. 234 Anm.10; Seligson 226 Mitte; Loening 368 Mitte, 391/92; Favre-Wick Anm.11 Abs.2 zu Art.162; Finger Anm.8 zu § 75.

pflichtet - so, als ob er den Frachtbrief angenommen hätte -, die sich aus ihm ergebenden Beträge zu bezahlen, sobald der Frachtbrief auf der Bestimmungsstation eingetroffen ist[9].

d) Das Vorliegen eines jeden dieser beiden Tatbestände für sich begründet also Zahlungsverpflichtungen - ex lege - des Empfängers, wodurch die entsprechenden Verpflichtungen - ex contractu - des Absenders erlöschen. Es liegt dann ein Schuldnerwechsel - ex lege - vor, von dem diejenigen Forderungen der Bahn nicht betroffen werden, die gemäß Art.17 § 2 vom Absender durch Freivermerk übernommen wurden.

III. Wir kommen somit zwangsläufig zu dem Ergebnis:

1. Der Empfänger hat mangels entgegenstehender Bestimmungen v o r A n n a h m e d e s F r a c h t b r i e f e s Verpflichtungen auf Grund eines Frachtvertrages nicht zu übernehmen.
2. R e c h t s g r u n d für die vom Empfänger auf Grund eines Frachtvertrages zu übernehmenden Verpflichtungen ist die Annahme des Frachtbriefes oder der dieser Annahme in ihren Wirkungen gleichgestellten Tatbestände, siehe dazu oben II b) und c).

B. Der Verpflichtungs w i l l e des Empfängers

Was die subjektive Seite, den Verpflichtungswillen des Empfängers, betrifft, ist in der Annahme des Frachtbriefes[10] k o n k l u d e n t die Willenserklärung des Empfängers zu sehen, gemäß Art.16 § 1 Abs.2 n a c h M a ß g a b e d e r s i c h a u s d e n A n g a b e n d e s F r a c h t b r i e f e s e r g e b e n d e n B e t r ä g e S c h u l d n e r d e r E i s e n b a h n s e i n z u w o l l e n .

---

9) vgl. dazu Rundnagel, Bef.-Gesch. S.158; Loening 391 Anm.11; Seligson 227 Anm.13 letzter Absatz.

10) bezw. der anderen oben erwähnten Verpflichtungshandlungen.

§ 17 Die Verpflichtung des Empfängers zur Bezahlung von Nachforderungen auf Grund des Art.18

A. Die Bedeutung des Art.18

"Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Fracht und der sonstigen Kosten Fehler vorgekommen, so muß der zuviel oder zuwenig bezahlte Betrag ausgeglichen werden." 1)

Unter "Nachforderungen" sind jene Ansprüche der Eisenbahn wegen zu wenig bezahlter Kosten seitens der Frachtberechtigten (Absender und Empfänger) zu verstehen, die n a c h Übergabe des Frachtbriefes und (oder) Ablieferung des Gutes geltend gemacht werden. Demgegenüber sind "Erstattungsansprüche" Ansprüche der Frachtberechtigten gegen die Bahn nach diesem Zeitpunkt wegen zuviel bezahlter Kosten.

Nach herrschender Meinung sind diese Nachforderungs- und Erstattungsansprüche auf Grund des Art.18 k e i n e Schadenersatz- oder Bereicherungsansprüche nach privatrechtlichen Grundsätzen, sondern Ansprüche spezialrechtlicher Art[2].

Hinsichtlich des Empfängers wird hier die Bedeutung der Bestimmung in Art.16 § 1 Abs.2 besonders deutlich. Sie liegt nämlich nicht nur darin, daß sie die Zahlungspflicht des Empfängers i m A u g e n b l i c k der Annahme des Frachtbriefs begründet, sondern daß diese Zahlungspflicht durch die Annahme des Frachtbriefes überhaupt statuiert wird, als auch nach dessen Annahme w e i t e r b e s t e h t [3].

Art.18 enthält die grundsätzliche Regelung, daß die vom Empfänger bei Annahme des Frachtbriefes geleisteten Zahlungen n i c h t e n d g ü l t i g sind, sofern sie nicht nach Maßgabe

---

1) Art.18 § 1; sachlich übereinstimmend EVO § 60/1 und TR Art.20/1.

2) So auch Nánássy 251 Anm.1; Loening mit kritischer Würdigung der gegenteiligen Ansicht S.432, Ergebnis 433 oben; Finger Anm.2 zu § 70; Weirauch Anm.1 zu § 70; Favre-Wick Anm.4 Abs.2 zu Art.20.

3) Art.44 § 1 ("mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen") gilt nicht für Forderungen der Eisenbahn gegenüber dem Frachtberechtigten. So übereinstimmend Nánássy 515 Anm.1; Seligson 228 Abs.2; Loening 862 oben; vgl. auch für TR: Favre-Wick Anm.2 zu Art.25 und für EVO: Finger Anm.3 zu § 93.

der im Frachtbrief enthaltenen Angaben erfolgten. Der § 3 des Art.18 regelt somit sachlich n i c h t s N e u e s , sondern stellt nur eine Wiederholung der bereits in Abs.2 des Art.16 § 1 statuierten und umschriebenen Zahlungspflicht des Empfängers dar.

Hieraus lassen sich verschiedene Folgerungen ziehen, die im einzelnen allgemein anerkannt sind:

1. Ein Verschulden der Bahn ist grundsätzlich unbeachtlich[4]. Zwar muß in einer unrichtigen Anwendung eines Tarifes oder falscher Berechnung von Kosten usw. eine Fahrlässigkeit eines Beamten gesehen werden, doch soll diese außer Betracht bleiben.
2. Der Empfänger ist genau wie zur Zahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Kosten auch zu Nachzahlungen immer erst dann verpflichtet, wenn er Frachtbrief oder Gut angenommen hat.
3. Die Bestimmung des Art.18 § 3 ist dann nicht anwendbar, wenn zwar die Fracht und die sonstigen Kosten richtig berechnet und die Tarife richtig angewendet worden waren, aber bei der Einziehung -, zum Beispiel durch den bahnamtlichen Spediteur - Fehler unterlaufen sind[5]. Hierfür gelten dann die landesrechtlichen Vorschriften über ungerechtfertigte Bereicherung.

B. Unrichtige Anwendung der Tarife

In diesem Zusammenhang bedarf es einer kurzen Darstellung, was eigentlich unter der "unrichtigen Anwendung eines Tarifs" zu verstehen ist:

a) Der Tarif als solcher

> "Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung und treten frühestens mit dem Zeitpunkte der Veröffentlichung in Kraft." 6)

"Die Pflicht zur Aufstellung und zur Veröffentlichung und gleichmäßigen Anwendung der Tarife gehört dem öffentlichen Recht an."[7]

---

4) Gleichlautend Seligson 253 Anm.3; Weirauch Anm.6 zu § 70; Finger Anm.1 und 2 zu § 70; Favre-Wick Anm.4 Abs.2 zu Art.20; a.M. Loening 440 oben und Handelsger.Brüssel, Entscheid vom 5.3.1948 in ZIE 1950 Nr.6.
5) So Finger Anm.1 zu § 70; Weirauch Anm.5 Abs.3 zu § 70; Nánássy 251/52 Anm.4; a.M. Favre-Wick Anm.3 Abs.3 zu Art.20.
6) EVO § 6/5; vgl. dazu IÜG Art.9 § 1 und TR Art.17/1.
7) Weirauch Anm.2 Abs.2 zu § 6; Finger Anm.1b bb zu § 6; Favre-Wick Anm.2 zu Art.13.

Die Tarife selbst aber und ihr Inhalt sind privatrechtlicher Natur[8]. Es kann aber kein Zweifel darüber bestehen, daß sie eine Vertragsofferte oder Auslobung im Rechtssinne[9] n i c h t darstellen, sondern "gewissermaßen die 'allgemeinen Geschäftsbedingungen' der Eisenbahn für die Ausführung ihrer Beförderungsleistung (RG 110/86), nur mit dem Unterschied, daß sie unabdingbar sind"[10].

b) Unrichtige Anwendung der Tarife

Hinsichtlich der Frage, was unter "unrichtiger Anwendung des Tarifs" zu verstehen ist, gibt Loening eine interessante Aufstellung von Beispielen, welche in diesem Umfang sonst nirgends zu finden war; sie hat kasuistischen Charakter[11]:

1. Anwendung eines nicht mehr oder noch nicht geltenden oder nicht gehörig veröffentlichten Tarifes;
2. unrichtige Anwendung eines Tarifes;
3. Nichtanwendung der vorgeschriebenen direkten Frachtsätze;
4. fälschliche Anwendung von Ausnahmetarifen;
5. Nichtanwendung von Ausnahmetarifen trotz gegebener Voraussetzungen;
6. unrichtige Güterklassifikation;
7. unrichtige Erhebung von Mehrbeträgen;
8. Druckfehler oder sonstige Unrichtigkeiten im Tarif, die zu falscher Berechnung der Kosten führten;
9. Zugrundelegung falscher Entfernung.

C. Unrichtige Auskünfte von Bahnbeamten

Es ist hier noch die Frage zu prüfen, ob die Eisenbahn für unrichtige Auskünfte ihrer Beamten über Tarife und deren Anwendungsbedingungen haftet, wenn den Verfrachtern dadurch ein Schaden entsteht. Die Frage ist zu verneinen.

Durch die Veröffentlichung der Tarife hat die Eisenbahn bereits eine gesetzliche oder durch Rechtsverordnung festgelegte,

---

8) so Finger a.a.O.; Weirauch a.a.O.; a.M. Favre-Wick vgl.Anm.2 zu Art.13 und Anm.2 zu Art.14.

9) vgl. BGB §§ 145 ff. und 657; OR Art.3 ff. und 8.

10) Finger Anm. 1b aa zu § 6.

11) 434; vgl. dazu Nánássy 251 unten.

rechtsverbindliche und jedermann zugängliche Auskunft erteilt, die allein für den Inhalt später abzuschließender Frachtverträge maßgebend ist. Demgegenüber können anders lautende Auskünfte der Eisenbahnbeamten nicht rechtlich bedeutsam sein, denn es ist Sache der Verfrachter, sich mit diesen Bestimmungen vertraut zu machen. "Auskünfte der Beamten gehören nicht zu den Tätigkeiten, zu denen die Eisenbahn verpflichtet ist."[12] Tarifauskünfte werden zudem grundsätzlich "ohne Gewähr" gegeben.

Hieraus ergibt sich, daß der Art.39[13] (Haftung der Eisenbahn für ihre Leute) für die Fälle unrichtiger Tarifauskunft n i c h t angezogen werden kann, da diese Bestimmung nur eine Haftung der Eisenbahn a u f G r u n d d e s F r a c h t v e r t r a g e s statuiert[14].

Die Eisenbahn haftet vielmehr nur dann, wenn der die Auskunft erteilende Beamte nach der internen Geschäftsverteilung der Bahn a u s d r ü c k l i c h dem Publikum gegenüber und ohne Einschränkung der Gewähr zu derartigen Leistungen bestellt war. In diesem Falle ergibt sich ein die Bahn verpflichtender Sondervertrag[15]. Doch dürfte auch hier bei der heutigen komplizierten Tariflage im internationalen Verkehr die Haftung wie nach Art.10 lit.h auf grobes Verschulden zu beschränken sein[16].

D. Zur Frage der Aufrechnung mit einer Schadenersatzforderung des Empfängers gegenüber Nachforderungen der Eisenbahn 17)

a) Das Bestreben gewisser Handelskreise geht dahin, gegen eine Nachforderung der Eisenbahn einen Aufrechnungseinwand zuzulassen, wenn dem Berechtigten durch die Geltendmachung der Nachforderung ein Schaden entstehen würde. In diesem Zusammenhang wurde der Vorschlag gemacht, in Art.18 folgenden Zusatz einzufügen:

---

12) Oberst.Gericht Warschau, Entscheid v.30.6.1937 in VAE 1938; vgl. auch Weirauch Anm.22 zu § 6.

13) vgl. dazu EVO § 4; TR Art.12.

14) Gleichlautend Nánássy 474 Anm.8; Favre-Wick Anm.5 zu Art.12; Weirauch Anm.1 zu § 4; Finger Anm.2a und 2c zu § 4.

15) vgl. Näheres bei Goltermann in EE 41/178 ff.

16) vgl. Eger in ZIE 1943/144/35 und 135 Abs.2; Marcovic in ZIE 1931/290 ff.

17) vgl. dazu Literatur bei Loening 470 oben; auch Finger Anm.2 zu § 70 und Weirauch vor Anm.1 zu § 70.

"Gegenüber einer solchen Nachforderung kann ein infolge der Nachforderung entstandener Schaden aufgerechnet werden. Beweispflichtig ist der Aufrechnende." 18)

Hierzu ist zunächst bezüglich der Berechtigung eines Aufrechnungseinwandes festzustellen, daß "aus dem Wortlaut des IÜG ein solcher ausgleichender Entschädigungsanspruch nicht hergeleitet werden kann"[19]. Loening will einen Aufrechnungseinwand bei Verschulden der Bahn anscheinend zulassen[20]. Für die EVO und das TR wird die Berechtigung dieses Einwandes durchweg abgelehnt, auch wenn die Bahn ein Verschulden trifft[21].

b) Die Frage einer Aufrechnung steht n i c h t im Zusammenhang mit Art.18, denn der Umfang der Zahlungsverpflichtungen des Empfängers wird nicht in diesem Artikel, sondern in Art.16 § 1 Abs.2 statuiert. Der Empfänger ist Schuldner der Bahn nur hinsichtlich der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge. Kosten also, die sich nicht aus den Angaben des Frachtbriefes ergeben, hat der Empfänger auch nicht zu bezahlen[22].

c) Macht die Eisenbahn eine Nachforderung auf Grund des Art.18 geltend, handelt es sich zunächst gar nicht um die Frage der Zulassung eines Aufrechnungseinwandes. In erster Linie ist vielmehr zu prüfen, ob der nachgeforderte Betrag sich aus den Angaben des Frachtbriefes ergab oder nicht. War dem Empfänger zuzumuten, daß er die Berechtigung und die Höhe des nachgeforderten Betrages aus den Angaben des Frachtbriefes hätte ersehen können und müssen, ist er auch zur Bezahlung einer entsprechenden Nachforderung verpflichtet. Er kann dann nicht etwa glaubhaft machen, daß er in gutem Glauben gehandelt habe, wenn er z.B. eine Ware zu dem nach den bezahlten Frachtkosten kalkulierten Preis weiterverkaufte. Seinen behaupteten Schaden hat er sich dann selbst zuzuschreiben, wodurch die Berechtigung eines Aufrechnungseinwandes wegen Mitverschuldens entfällt.

---

18) Schmid in ATA 1938 Nr.47; vgl. dazu Eger in ZIE 1943/126 ff.; K.A.Huber in TP 1942/51/1638-39; Epstein in EE 29/256.

19) Nánássy 256 Anm.4.

20) vgl. 439-40 und 445 Mitte.

21) vgl. Finger Anm.2 zu § 70 und Anm.29 zu § 94; Weirauch Anm.6 zu § 70; Favre-Wick Anm.5 zu Art.20.

22) vgl. dazu § 15 B lit.k.

d) Richtiger Ansicht nach kann daher eine Aufrechnung mit einer Schadensforderung gegenüber einer Nachforderung der Bahn überhaupt nicht in Betracht kommen[23], denn

1. ergab sich der nachgeforderte Betrag bereits aus den Angaben des Frachtbriefes, wurde der Empfänger zu dessen Bezahlung durch diese Annahme unwiderruflich verpflichtet, und die Eisenbahn kann mit voller Berechtigung den Betrag einfordern. Einen durch diese Nachforderung entstandenen Schaden hat der Empfänger mitverschuldet, denn er konnte und mußte seine sich aus den Angaben des Frachtbriefes sich ergebende Zahlungsverpflichtung kennen.
2. ergab sich der nachgeforderte Betrag aber n i c h t aus den Angaben des Frachtbriefes, ist er vom Empfänger auch nicht geschuldet, und somit die Eisenbahn auch in keinem Zeitpunkt berechtigt, einen solchen Betrag vom Empfänger einzufordern.

§ 18 Die Verpflichtung des Empfängers zur Annahme des Gutes n a c h erfolgter Annahme des Frachtbriefes

A. Die im IÜG getroffene Regelung

Zur Annahme des Gutes und des Frachtbriefes kann der Empfänger frachtrechtlich nicht gezwungen werden[1]. Hat er jedoch das Gut vor Ankunft des Frachtbriefes angenommen, so ist er zur Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge immer verpflichtet[2].

Nicht so klar beantwortet sich die Frage, ob der Empfänger nach Annahme des Frachtbriefes auch zur Annahme des Gutes verpflichtet ist, so daß er von der Eisenbahn zu dessen Annahme frachtrechtlich gezwungen werden könnte. Eine entsprechende Bestimmung findet sich jedenfalls im IÜG nicht; man ist also auf die Auslegung des Gesetzes angewiesen.

---

23) vgl. dazu K.Nehring e contrario: "... daß ein Schadenersatzanspruch in allen Fällen ausgeschlossen ist, in denen eine Nachprüfung der Frachtberechnung dem Empfänger zumutbar ist"; (VR 1938/1a/Bl.94/817, Bemerkung zu einem Entscheid des Landgerichts Danzig vom 5.1.1938.

1) siehe § 15 Note 8.

2) siehe § 11 Note 9.

Nánássy ist der Ansicht, "daß zwar die Eisenbahn den Empfänger ... nicht gerichtlich zwingen kann[3], das Gut abzunehmen, jedoch der Empfänger in diesem Fall alle Konsequenzen zu tragen hat, die daraus entstehen, daß er das Gut bei der Eisenbahn läßt"[4]. Als Konsequenzen nennt er: Kosten und Schäden, die der Eisenbahn durch die Lagerung und den Verkauf des Gutes entstehen (S.228). Dieser Ansicht Nánássys ist in vollem Umfange zuzustimmen.

I. Die Bedeutung des Art.24 § 2 Abs.2

> "Ist das Gut verkauft worden, so ist der Verkaufserlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender, oder, wenn der Frachtbrief bereits eingelöst war, dem Empfänger zur Verfügung zu stellen.
>
> Ist der Verkaufserlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so ist der Absender, oder, wenn der Frachtbrief bereits eingelöst war, der Empfänger zur Nachzahlung des Unterschiedes verpflichtet." 5)

Die Bedeutung dieser Bestimmung liegt nicht allein in der Regelung "der weiteren Behandlung des unanbringlichen Gutes"[6], sondern eben auch darin, daß sie implicite die Konsequenzen - die einzigen - aufzeigt, die sich für den Empfänger ergeben, wenn er die Annahme des Gutes nach erfolgter Annahme des Frachtbriefes verweigert. In diesem Falle liegt nicht mehr eine Annahmeverweigerung im Sinne des Art.24 § 1 vor.

II. Zwei Arten von Annahmeverweigerungen

Auf Grund der in Art.24 getroffenen Regelung müssen zwei verschiedene Arten von Annahmeverweigerungen des Gutes seitens des Empfängers unterschieden werden; sowohl deren Voraussetzungen, wie auch deren Rechtsfolgen sind nicht die gleichen[7][8].

---

3) a.M. Loening, 368 unten: "... die Eisenbahn kann gegen ihn auf Abnahme klagen"; so auch Seligson 226 oben und 238 Anm.25 Abs.2.

4) 227/28 Anm.7.

5) Im Ergebnis übereinstimmende, sachlich aber erweiterte Vorschriften sehen die EVO in § 80/13 und das TR in Art.179 Abs.8 und 9 vor.

6) Nánássy 331 Anm.2.

7) Für EVO und TR gilt dasselbe, wie noch näher ausgeführt werden wird.

8) vgl. dazu auch Art.41 § 3 Abs.4; EVO § 95/2; TR Art.21/3.

a) Verweigerung der Annahme des Gutes v o r Annahme des Frachtbriefes

"Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das Verfügungsrecht 9) auch dann zu, wenn er das Frachtgutdoppel nicht vorweisen kann." 10)

Diese Bestimmung gilt ohne Einschränkung auch dann, wenn der Empfänger v o r Annahme des Frachtbriefes, dessen und des Gutes Ablieferung konkludent durch Erteilung einer Anweisung oder ausdrücklich im Sinne des Satz 1 in Art.16 § 3 verlangt hatte. Wie oben erwähnt, erwachsen dem Empfänger durch diese Willenserklärungen keine Verpflichtungen, obwohl dadurch das Verfügungsrecht des Absenders nach Art.21 erlischt. N i c h t ist aber dadurch erloschen - gemäß der ausdrücklichen Bestimmung in Abs.2 des Art.24 § 1 - das A n w e i s u n g s r e c h t des Absenders gemäß Art.24 § 1 Abs.1.

b) Verweigerung der Annahme des Gutes n a c h Annahme des Frachtbriefes 11)

Durch die Annahme des Frachtbriefes sind alle Rechte des Absenders mit Ausnahme jener, die seiner Person inhärent sind, endgültig erloschen.

Ein A n w e i s u n g s recht über das Gut kann dem Absender auch nicht mehr zustehen[12], denn ein eigentliches Ablieferungshindernis liegt hier nicht mehr vor[13]. Sowohl das IÜG wie die EVO und das TR[14] sehen übereinstimmend - wenn auch nur implicite - die zwei verschiedenen Formen einer "Annahmeverweigerung" vor.

---

9) Besser wäre hier: "das A n w e i s u n g s recht im Sinne dieses Paragraphen", denn es handelt sich nicht mehr um das V e r f ü g u n g s recht des Absenders nach Art.21.

10) Abs.2 des § 1 in Art.24; sachlich übereinstimmend EVO § 80/6 Satz 3 und TR Art.172/3.

11) vgl. dazu die am Anfang von I zitierte Bestimmung.

12) gl.M. Favre-Wick Anm.52 zu Art.172; Finger Anm.33 zu § 80; a.M. Loening 543 unten: er hält auch die Annahmeverweigerung n a c h Annahme des Frachtbriefes für ein Ablieferungshindernis. Das IÜG von 1924 kannte allerdings den Abs.2 zu § 2 des Art.24 noch nicht; lediglich dessen Satz 2 bestand als EZ.Ziff.2 zu Art.24.

13) gl.M. Finger Anm.1 zu § 80, vgl. auch Anm.32 zu § 80; Weirauch Anm.1 und 31 zu § 80; Kittel-Friebe-Hay Anm.1 Abs.2 zu § 80; Favre-Wick Anm.49 und 52 zu Art.172.

14) vgl. in dieser Reihenfolge Art.24 § 2; § 80/13; Art.72/9.

Die Annahme des Frachtbriefes bewirkt, daß der in ihm bezeichnete Adressat im engeren Sinne Empfänger eines bestimmten Frachtvertrages wird. Es läßt sich daher eine Berechtigung des Absenders, über das Gut noch in irgendeiner Weise verfügen zu können[15], nicht mehr begründen. Dieser Sachlage trägt auch der Abs.2 in Art.24 § 2 in seiner für das Landesrecht als Rahmenbestimmung zu betrachtenden Regelung in klarer eindeutiger Sprache Rechnung.

Das Landesrecht bestimmt[16] in der Regel eine Frist von 24 Stunden, höchstens 14 Tagen, innerhalb welcher der Empfänger nach Annahme des Frachtbriefes das Gut anzunehmen hat. Nimmt er das Gut dann nicht an, wird es auf seine Gefahr und Kosten auf Lager genommen und nach einer innerdienstlich bestimmten Frist verkauft. Hinsichtlich dieses Verkaufserlöses ist nun a l l e i n der Empfänger berechtigt - und gegebenenfalls verpflichtet. Zunächst sucht die Eisenbahn aus diesem Erlös Befriedigung ihrer durch die Nichtannahme des Gutes seitens des Empfängers entstandenen Auslagen, Kosten und Schäden.

Bleibt von dem Verkaufserlös dann noch etwas übrig, was in der Regel der Fall sein dürfte, ist dieser Rest dem Empfänger und nur diesem zur Verfügung zu stellen.

Deckt aber der Erlös des verkauften Gutes die bei der Eisenbahn nach Annahme des Frachtbriefes aufgelaufenen Kosten (Transport-, Lagerkosten, Veräußerungsgebühren usw.) und Schäden - auch eine Entwertung des Gutes[17] (Saisonartikel) kann hier von Bedeutung sein - n i c h t , ist der Empfänger "zur Nachzahlung des Unterschiedes verpflichtet".

III. Diese Nachzahlungspflicht ist nach dem IÜG die e i n z i g e Rechtsfolge, die sich für den Empfänger ergibt, wenn er nach erfolgter Annahme des Frachtbriefes die Annahme des Gutes verweigert.

---

15) beachte aber Art.23 § 5

16) vgl. EVO § 80/13 i.V.m. § 79 und TR Art.172 Abs.9 i.V.m. Abs.1 und Art.168/3.

17) Goltermann Anm.19 zu § 80: die Eisenbahn ist zum Verkauf des Gutes nicht verpflichtet (?), "haftet daher nicht für Wertverlust".

B. Die Regelung in der EVO

Hinsichtlich einer Verpflichtung des Empfängers, das Gut nach erfolgter Annahme des Frachtbriefes annehmen zu müssen, so daß ihn die Eisenbahn zu dessen Annahme z w i n g e n könnte, enthält auch die EVO weder positiv noch negativ eine ausdrückliche Bestimmung. Selbst bei den Kommentatoren der EVO findet sich kein entsprechender Hinweis[18].

Wir haben also zu untersuchen, ob sich aus den einzelnen Bestimmungen der EVO eine Regelung hinsichtlich einer solchen Verpflichtung des Empfängers finden läßt.

> "Hat der Empfänger den Frachtbrief angenommen, so hat die Eisenbahn das Gut, wenn es vom Empfänger nicht innerhalb der Abnahmefrist 19) abgenommen wird .... auf Kosten des Empfängers auf Lager zu nehmen. Der Empfänger ist hiervon zu benachrichtigen. Für die Lagerung solcher Güter, für ihre Überweisung an einen Spediteur oder an ein öffentliches Lagerhaus sowie für ihren Verkauf gelten die Vorschriften der Abs.(8) bis (11), wobei jedoch an die Stelle des Absenders der Empfänger tritt." 20)

Aus einer Zusammenstellung der einzelnen Bestimmungen dieses Paragraphen - soweit sie hier interessieren - ergibt sich:

Reicht der Erlös des verkauften Gutes zur Deckung der bei der Eisenbahn durch die Annahmeverweigerung des Empfängers n a c h erfolgter Annahme des Frachtbriefes entstandene Kosten und Auslagen nicht aus, ist der Empfänger zur Bezahlung der ungedeckt gebliebenen Beträge verpflichtet.

Auch die EVO enthält somit die gleiche Regelung wie das IÜG: Verweigert der Empfänger nach erfolgter Annahme des Frachtbriefes die Annahme des Gutes, so hat er lediglich die der Eisenbahn dadurch entstandenen Kosten zu bezahlen, soweit diese durch den Verkauf des Gutes nicht gedeckt werden konnten.

C. Die Regelung im TR

Auch das TR enthält hinsichtlich dieser Verpflichtung des Empfängers keine Besonderheiten.

---

18) vgl. z.B. Finger Vorbem.7 vor § 53.

19) vgl. § 79; TR Art.168.

20) § 80/13.

"Die Annahme des Frachtbriefes verpflichtet den Empfänger auch zur Annahme des Gutes (Art.164 Abs.3 e contrario) ... Die Verletzung dieser Verpflichtung zieht keine anderen Sanktionen nach sich, als die in Art.168 Abs.5 21) und 172 Abs.9 22) vorgesehenen." 23)

I. Der Schluß e contrario wird aus folgender Bestimmung gezogen:

"Der Empfänger kann die Abnahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes so lange ablehnen, bis seinem Antrag auf Feststellung des von ihm behaupteten Schadens stattgegeben ist." 24)

Diese Bestimmung ist ohne sachliche Änderungen aus dem IÜG übernommen worden[25]. Systematisch steht sie in Art.44 IÜG ("Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag"). Ihr Sinn und Zweck ist im IÜG folgender:

Gesetzt den Fall, die Eisenbahn verweigert die Erstellung einer vom Empfänger n a c h Annahme des Frachtbriefes gem. Art.43 verlangten Tatbestandsaufnahme. Der Empfänger würde nun lediglich die Wahl haben, die oben besprochenen Folgen der Nichtannahme des Gutes nach Art.24 § 2 Abs.2 Satz 2 zu tragen - hier kämen vor allem Wagenstandsgelder und Lagergebühren in Frage - oder, wenn er das nicht will, das Gut anzunehmen, wodurch aber seine Ansprüche gegen die Eisenbahn nach Art.44 § 1 erlöschen. Der Beweis eines Verschuldens der Bahn im Sinne des Art.44 § 2 Ziff.3 lit.b wird in der Regel ziemlich schwer zu führen sein. Die Qual dieser Wahl erspart dem Empfänger der § 3 des Art.44, der seiner Natur nach eine auf Art.44 § 2 Abs.2 Satz 2 gerichtete Ausnahmebestimmung darstellt.

Die systematische Stellung, die man dieser Bestimmung nun im TR einräumte, kann ihrem Wortlaut aber, da dessen Inhalt praktisch unverändert blieb, keine andere Bedeutung verleihen, als er schon im IÜG hatte. Jedenfalls stellt diese Bestimmung, trotz der Über-

---

21) betr. Lagergebühren und Wagenstandsgelder

22) enthält eine mit Art.24 § 2 Abs.2 IÜG übereinstimmende, aber sachlich erweiterte Regelung

23) Favre-Wick Anm.13 Abs.3 zu Art.162.

24) Art.164/1.

25) Aus Art.44 § 3. Das TR hat dabei folgende Änderungen vorgenommen: "Empfänger" statt "Berechtigter", "solange ablehnen" statt "solange verweigern", ferner Auslassung der Worte "und Bezahlung der Kosten".

schrift des Artikels, in dem sie steht: "Besondere Rechte des Empfängers" nicht ein einzelnes beziehungsloses Recht des Empfängers dar, aus dem e contrario ein bestimmter Schluß gezogen werden könnte. Sie ist vielmehr überhaupt nur in Zusammenhang mit dem Art.172/9 und 168/5 verständlich, indem die in diesen beiden Bestimmungen für den Empfänger vorgesehenen Rechtsfolgen unter den in Art.164/3 genannten Voraussetzungen n i c h t eintreten sollen.

II. Untersucht man die Bestimmungen des TR nun hinsichtlich der Frage, ob der Empfänger nach Annahme des Frachtbriefes auch zur Annahme des Gutes verpflichtet sei, ergibt sich völlige Übereinstimmung mit der grundsätzlichen Regelung des IÜG; ohne aber eine V e r p f l i c h t u n g aus Art.164 Abs.3 e contrario konstruieren zu müssen.

> "Wird der Frachtbrief eingelöst, das Gut aber nicht innerhalb der festgesetzten Frist bezogen, so ist der Empfänger nochmals zum Bezuge aufzufordern und zu benachrichtigen, daß das Gut auf seine Rechnung und Gefahr lagere. Für die Einlagerung und den Verkauf gelten sinngemäß die Vorschriften der vorstehenden Absätze." 26)

Für die hier interessierende Frage kommt in erster Linie der Absatz 8 in Betracht:

> "Der Verkaufserlös ist nach Abzug der aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Forderungen, Gebühren und der weiteren Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. Reicht der Verkaufserlös zur Deckung dieser Beträge nicht aus, so hat der Absender der Eisenbahn das Fehlende zu ersetzen."

Sobald er den Frachtbrief eingelöst hat, tritt der Empfänger im Sinne dieser Bestimmung an die Stelle des Absenders.

III. Auch aus dem TR läßt sich somit eine ausdrückliche Verpflichtung des Empfängers zur Annahme des Gutes nach erfolgter Annahme des Frachtbriefes n i c h t entnehmen. Es sieht vielmehr die gleichen Sanktionen wie das IÜG in Art.24 § 2 Abs.2 Satz 2 vor, wenn der Empfänger das Gut nach Annahme des Frachtbriefes bei der Bahn liegen läßt.

---

26) Art.172 Abs.9 entspricht in seiner Anlage dem § 80 EVO.

D. Ergebnis

Alle drei Gesetze, IÜG, EVO und TR, sehen in übereinstimmender Regelung vor, daß der Empfänger nach erfolgter Annahme des Frachtbriefes zwar zur Annahme des Gutes nicht g e z w u n g e n werden kann, er jedoch der Eisenbahn für alle Kosten und Schäden zu h a f t e n hat, welche dieser durch die Nichtannahme des Gutes nach erfolgter Annahme des Frachtbriefes entstehen.

Vierter Teil

Der sogenannte "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag"

§ 19 Vorbemerkung

> "... daß die Tätigkeit des Gesetzgebers eine Rechtssätze erzeugende, nicht eine Rechtssätze entwickelnde ist. Es ist eine selbstgeschmiedete Fessel, die er sich anlegt, wenn er sich bei der Regelung eines Tatbestandes an d i e Begriffe bindet, die er selbst bei der Regelung a n d e r e r Tatbestände zugrunde gelegt hat." 1)

Nach herrschender Meinung erlangt der Empfänger Rechte und Pflichten gegenüber der Eisenbahn dadurch, daß er i n d e n F r a c h t v e r t r a g e i n t r i t t [2].

Bei einer Konsequenten Durchführung dieser Rechtskonstruktion stößt man aber auf verschiedene Schwierigkeiten. So soll z.B. eine Handlung, mit deren Vornahme der Empfänger in den Frachtvertrag eintritt, das "Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes" sein. Wie wir gesehen haben, erwachsen ihm aber durch diese Erklärung weder Verpflichtungen, noch kann er dann Schadenersatzansprüche z.B. wegen Lieferfristüberschreitung, Transportschäden oder Rektifizierung der Frachtgebühren geltend machen. Sowohl für die Übernahme von Verpflichtungen wie auch zur rechtswirksamen Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen ist - was im IÜG leider nicht mit genügender Deutlichkeit zum Ausdruck kommt - conditio sine qua non die vollzogene Annahme des Frachtbriefes, die wiederum eine weitere Eintrittshandlung des Empfängers darstellt.

Nach den in den vorstehenden Teilen dieser Arbeit dargestellten Grundsätzen würde also der Empfänger, je nach der Handlung, mit welcher er in den Vertrag eintritt:

---

1) Pappenheim S.15, Sperrdr.v.Verf.

2) so Nánássy 219 Anm.4; Seligson 225 Anm.13; Favre-Wick Anm.2 zu Art.162; Goltermann Anm.22 zu § 72;
a.M. Finger Vorbem. 2 c ee vor § 53; Loening und Weirauch lassen in der Behandlung dieser Frage keine eindeutige Auffassung erkennen.

a) k e i n e Verpflichtung zu erfüllen haben und auch k e i n e Schadenersatzansprüche stellen können, wenn seine Eintrittshandlung in der Stellung des "Verlangens auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes" besteht[3],

b) a l l e sich für ihn auf Grund eines Frachtvertrages ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen haben und erforderlichenfalls a l l e ihm zukommenden Schadensersatzansprüche geltend machen können[4], wenn er den Frachtbrief - bezw. als Ausnahmefall das Gut ohne Frachtbrief - angenommen hat.

Daß aber mit ein und demselben Ausdruck ("Eintritt in den Vertrag") zwei Handlungen des Empfängers mit derart verschiedenen Rechtswirkungen bezeichnet werden, läßt berechtigte Zweifel an der Richtigkeit dieser Konstruktion der Rechtsstellung des Empfängers aufkommen.

Es soll daher hier einmal der Versuch unternommen werden, die Voraussetzungen und Rechtswirkungen dieses sog. "Eintritts des Empfängers in den Frachtvertrag" kritisch zu prüfen.

§ 20 Der Begriff des "Eintritts eines Dritten in einen Vertrag"

A. Zunächst ist festzustellen, daß dem Ausdruck "Eintritt in den Vertrag" ein Doppelsinn innewohnt:

a) Der "Eintritt" als R e c h t s w i r k u n g (Rechtsfolge), welche bei Vorliegen eines bestimmten Tatbestandes (Handlung oder Erklärung des Dritten) zugunsten oder zulasten des Dritten entsteht.

b) Der "Eintritt" als T a t b e s t a n d (Handlung oder Erklärung des Dritten), dessen Vorliegen eine bestimmte Rechtswirkung, den "Eintritt" im oben bezeichneten Sinne zur Folge hat.

B. Vergegenwärtigen wir uns zunächst kurz, was man sich nach der Terminologie der allgemeinen Rechtssprache unter dem "Eintritt eines Dritten in einen Vertrag", an dessen Zustandekommen dieser nicht beteiligt war, vorzustellen hat.

---

3) vgl. Einleitung zum 3.Teil dieser Arbeit.

4) siehe dazu § 11 C.

a) Wir begegnen dieser Erscheinung im Privatrecht verschiedentlich, z.B. im Mietrecht, wenn der Käufer eines vermieteten Objektes in die bereits vor seinem Kauf abgeschlossenen Mietverträge bei Abschluß des Kaufvertrages "eintritt". A l l e für seinen Rechtsvorgänger bestehenden Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag gehen dann auf den Käufer über, und zwar Rechte und Pflichten z u r g l e i c h e n Z e i t. Weitere Fälle finden sich im Versicherungs- und Erbrecht, wobei es sich im letzteren Falle um einen ipso iure-Übergang handelt; auch der "Eintritt" eines Vorkaufsberechtigten in den bereits abgeschlossenen Kaufvertrag gehört hierher.

b) Für alle diese Fälle ist charakteristisch, daß der in den Vertrag eintretende Dritte alle Rechte und Pflichten übernimmt, indem er an die Stelle eines der beiden ursprünglichen Vertragspartner tritt; mit anderen Worten der g e s a m t e V e r t r a g s i n h a l t , so wie er für seinen Rechtsvorgänger Geltung hatte, ist nun auch für den Dritten bindend. Es ist ferner evident - und hierauf legen wir besonderes Gewicht -, daß der Dritte erst dann als in den Vertrag eingetreten betrachtet werden kann, wenn er aus diesem Vertrag sowohl b e r e c h t i g t wie auch v e r p f l i c h t e t ist. Man kann also dann nicht von einem Eintritt des Dritten in einen Vertrag sprechen, wenn er aus diesem Vertrag lediglich berechtigt, aber n o c h n i c h t verpflichtet ist; bezw. v o r dem Zeitpunkt, in welchem er in den Vertrag eingetreten sein soll, bereits auf Grund dieses Vertrages bestimmte Rechte ausüben kann.

c) Es ist natürlich - z.B. beim Verkauf eines vermieteten Objektes - die ausdrückliche Vereinbarung möglich, daß Rechte und Pflichten aus solchen Verträgen nicht zur gleichen Zeit, bzw. nicht alle Rechte oder nicht alle Pflichten auf den Erwerber übergehen sollen. Liegt aber eine solche Vereinbarung vor, was nach dem Grundsatz der Vertragsfreiheit zulässig sein wird, kann man eben nicht mehr von einem E i n t r i t t des Dritten in den Vertrag sprechen.

C. Wie dieser Vergleich mit der Terminologie des gemeinen Rechts zeigt, ist die Verwendung des Ausdrucks "Eintritt in den Vertrag" nur dann berechtigt, wenn ein bestimmter Tatbestand eine Rechtsfolge auslöst, die bewirkt, daß ein am Zustandekommen des Vertrages nicht beteiligter Dritter gemäß einem bereits bestehenden Vertragsinhalt berechtigt und verpflichtet wird; mit anderen Worten anstelle eines der beiden ursprünglichen Vertragspartner in dessen Rechte und Pflichten "eintritt", das heißt deren Träger wird.

Auf den Frachtvertrag übertragen erwarten wir daher hinsichtlich eines "Eintritts des Empfängers in den Frachtvertrag", daß der gesamte Inhalt dieses Vertrages, so wie er für den Absender Geltung hatte, für den Empfänger bindend wird, dieser also gegenüber der Eisenbahn sowohl hinsichtlich der Rechte, wie auch hinsichtlich der Pflichten gegenüber der Eisenbahn an die Stelle des Absenders tritt.

§ 21 Der "Eintritt in den Vertrag" als R e c h t s w i r k u n g

Die Verwendung des Ausdrucks "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" ist also nur dann zweckmäßig und berechtigt, wenn im IÜG eine Rechtswirkung, bezw. ein Bündel gleichzeitig eintretender Rechtswirkungen, vorgesehen ist, welche die Bezeichnung "Eintritt in den Vertrag" im dargestellten Sinne verdienen.

Wie eine eingehende Untersuchung des IÜG aber zeigt, gibt es derartige Rechtswirkungen nicht. Um dies deutlich darstellen zu können, ist eine getrennte Betrachtung der sich auf Grund eines Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn ergebenden Rechte einerseits und Verpflichtungen andererseits notwendig.

A. Die Rechte

Es wurde oben gezeigt[1], daß ein Teil der sich auf Grund eines Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn ergebenden Rechte dem Absender i n h ä r e n t sind und nicht auf den Empfänger übergehen können, während ein anderer Teil dieser Rechte überhaupt

1) § 12 I

nur in der Person des Empfängers entstehen kann. Lediglich eine dritte Gruppe von Rechten gegenüber der Bahn können unter alternativer Berechtigung sowohl vom Absender wie auch vom Empfänger geltend gemacht werden.

Um ein Bild zu gebrauchen: die Rechte des Absenders und die des Empfängers stellen zwei sich s c h n e i d e n d e Kreise dar, aber eben nicht zwei sich d e c k e n d e , was der Fall sein müßte, wenn der Empfänger hinsichtlich der auf Grund eines Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn sich ergebenden Rechte an die Stelle des Absenders treten würde.

Betrachten wir also alle Rechte und Ansprüche, welche sich auf Grund eines Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn ergeben, müssen wir feststellen, daß hinsichtlich dieser der Empfänger nicht an die Stelle des Absenders, also auch nicht in den Frachtvertrag eintreten kann.

B. Die Pflichten

I. Wir haben oben[2)] schon dargelegt, daß zu den aus dem Frachtbrief sich für den Empfänger ergebenden Verpflichtungen niemals jene Kosten gehören, die der Absender durch Frankaturvermerke übernommen hat.

Entgegen einer für den "Eintritt" (als Rechtswirkung) zu fordernden Regelung[3)] sieht das IÜG im Gegenteil a u s d r ü c k l i c h eine Trennung der sich gegenüber der Eisenbahn auf Grund eines Frachtvertrages ergebenden Verpflichtungen vor. Lediglich den Umfang der beiden Verpflichtungen zu umschreiben ist - gegebenenfalls - der Absender nach freiem Ermessen berechtigt. Hat er aber diese Ausscheidung (durch Anbringen oder Nichtanbringen von Frankaturvermerken) in selbst zu bezahlende und auf den Empfänger überwiesene Kosten einmal vorgenommen, so ist diese Trennung der Verpflichtungen auf Grund eines Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn unter der Bedingung, daß der Empfänger den Frachtbrief annimmt, endgültig.

Es stehen dann der Eisenbahn zwei verschiedene Schuldner gegenüber.

---

2) § 15 B und dort besonders lit.f.

3) Der Empfänger hätte anstelle des Absenders a l l e sich gegenüber der Eisenbahn auf Grund eines Frachtvertrages ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen.

a) Der Absender (obligatio e x c o n t r a c t u).
Er ist Schuldner der Bahn für alle von ihm durch Frankaturvermerk vertraglich übernommenen Kosten. Seine resolutiv bedingte Haftung[4] für die nicht frankierten Kosten ist durch die Annahme des Frachtbriefes seitens des Empfängers erloschen.

b) Der Empfänger (obligatio e x l e g e). Er ist Schuldner der Bahn für alle sich aus dem Frachtbrief ergebenden Kosten, die nicht in einen Frankaturvermerk des Absenders fallen.

II. Der Empfänger kann somit kraft ausdrücklicher Gesetzesbestimmung (Art.17 §§ 2 und 3) niemals anstelle des Absenders Träger von Verpflichtungen auf Grund eines Frachtvertrages werden[5], da letzterer:

a) a l l e K o s t e n zu zahlen hat, wenn er alle Kosten frankierte. Dem Empfänger erwachsen dann überhaupt keine Zahlungsverpflichtungen auf Grund des Frachtvertrags.

b) nur b e s t i m m t e , genau umschriebene, die von ihm frankierten K o s t e n bezahlen muß. Gemäß Art.17 §§ 2 und 3 sind diese aber i m m e r a n d e r e r A r t als jene, die der Empfänger zu bezahlen hat, so daß dieser auch hier nicht an die Stelle des Absenders treten kann.

c) k e i n e K o s t e n zu bezahlen hat, wenn er keine Frankaturvermerke anbringt, die Sendung also in überwiesener Fracht läuft. Auch hier tritt der Empfänger nicht an die Stelle des Absenders, der ja nichts bezahlt, sondern er hat im Gegenteil s ä m t l i c h e anläßlich der Beförderung entstehenden Kosten der Eisenbahn zu erstatten.

III. Angesichts dieser Feststellung wird deutlich, daß im IÜG[6] keine Zahlungsverpflichtungen des Absenders auf Grund eines Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn vorgesehen sind, für die bei normalem Ablauf des Frachtvertrages ein Schuldnerwechsel eintreten würde. Zu dem Zeitpunkt, in welchem der Empfänger den Frachtbrief annimmt, bestehen gegenüber der Eisenbahn z w e i v ö l l i g

4) siehe dazu § 14 I lit.b.
5) vgl. dazu Art.45 § 2 lit.c Abs.3.
6) Gleiches gilt auch für die EVO und das TR.

g e t r e n n t e P f l i c h t e n k r e i s e : einerseits Zahlungsverpflichtungen des Absenders (frankierte Kosten), andererseits Zahlungsverpflichtungen des Empfängers (überwiesene Kosten).

Die Rechtswirkung des "Eintritts des Empfängers in den Frachtvertrag" in dem oben dargestellten gewöhnlichen Rechtssinne kann somit auch hinsichtlich der Verpflichtungen gegenüber der Eisenbahn auf Grund eines Frachtvertrages n i c h t eintreten.

C. Zusammenfassung

Durch Vergleich mit anderen Rechtsgebieten hatten wir festgestellt, daß ein bestimmter T a t b e s t a n d nur dann eine als "Eintritt eines Dritten in den Vertrag" zu bezeichnende Rechts- w i r k u n g auslöst, wenn der Dritte bei Vorliegen dieses Tatbestandes a n S t e l l e eines der ursprünglichen Vertragspartner a l l e Rechte und a l l e Pflichten aus diesem Vertrag übernimmt.

Die vorstehenden Ausführungen haben aber gezeigt, daß der Empfänger nur zu einem Teil Träger der dem Absender zustehenden Rechte gegenüber der Bahn, niemals aber Träger der dem Absender gegenüber der Bahn obliegenden Verpflichtungen werden kann.

Das IÜG kennt somit R e c h t s w i r k u n g e n , die als "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" bezeichnet werden könnten, n i c h t .

§ 22 Der "Eintritt in den Vertrag" als T a t b e s t a n d

Es bleibt nun noch zu untersuchen, ob im IÜG T a t b e - s t ä n d e (Handlungen oder Willenserklärungen) vorgesehen sind, die es erlauben, mit dem Terminus "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" Handlungen oder Willenserklärungen des Empfängers zu bezeichnen, die zwar einen "Eintritt in den Vertrag" in dem eingangs (§ 20 C.) dargestellten a l l g e m e i n r e c h t l i - c h e n S i n n e nicht bewirken; die aber doch in einem s p e - z i e l l e i s e n b a h n r e c h t l i c h e n S i n n e Rechtsgrund für die Übernahme derjenigen Rechte und Pflichten auf Grund eines bestimmten Frachtvertrages sind, deren Träger der Emp-

fänger auf Grund dieses Vertrages bei Vorliegen dieser Tatbestände zu werden bestimmt ist.

I. Übersicht

Soweit ein "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag nicht überhaupt bestritten wird[1], herrscht darüber, was als "Eintrittshandlung" zu betrachten ist, vollkommene Übereinstimmung.

> "Als Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag gelten gewisse konkludente Handlungen, die nach Maßgabe des IÜG die Wirkung haben, daß der Empfänger alle Rechte erwirbt und die Verpflichtungen auf sich nimmt, die sich aus dem Frachtvertrag ergeben. Aus verschiedenen Bestimmungen des IÜG folgt, daß als solche konkludente Handlungen gelten:
> a) die Annahme des Frachtbriefes durch den Empfänger (Art.16 § 1 zweiter Absatz);
> b) die Ansprucherhebung auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes nach Maßgabe des § 3 des Art.16;
> c) im IÜG nicht ausdrücklich erwähnt, aber aus der Natur der Sache folgend auch die tatsächliche Annahme des Gutes durch den Empfänger (auch ohne Annahme des Frachtbriefes)." 2)

W e n n es richtig ist, daß der Empfänger durch Vornahme dieser Handlungen in den Frachtvertrag - in einem speziell eisenbahnrechtlichen Sinne - "eintritt", mit anderen Worten: wenn j e d e dieser Handlungen g l e i c h e Rechtswirkungen auslöst, muß sich dies aus der positiven Regelung des IÜG ergeben.

II. Die "Eintrittshandlungen"

a) Die Ansprucherhebung auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes (Satz 1 des Art.16 § 3)

Die Rechtswirkung dieser Eintrittshandlung[3] besteht darin, daß das Verfügungsrecht des Absenders erlischt und die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten hat.

---

1) z.B. von Finger Vorbem. 2c ee vor § 53.

2) Nánássy 225 Anm.1; vgl. die Übereinstimmung bei Favre-Wick Anm.2 zu Art.162.

3) siehe dazu § 7.

b) Die Annahme des Frachtbriefes (oder als Ausnahmefall die Annahme des Gutes ohne Frachtbrief)

Die Rechtswirkungen d i e s e r "Eintrittshandlung" unterscheiden sich nun sehr wesentlich von denen der oben genannten; es sind dies nämlich:

1. Übernahme a l l e r sich für den Empfänger auf Grund eines Frachtvertrages ergebenden Verpflichtungen[4];
2. Tragung aller Konsequenzen, die sich aus der Nichtannahme des Gutes ergeben[5];
3. Recht auf Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen wegen Verletzung von Vertragsbedingungen durch die Eisenbahn[6].

Diese Tatbestände, die in der Literatur als "Eintritt" bezeichnet werden, äußern völlig verschiedene Wirkungen. Der Ausdruck "Eintritt in den Frachtvertrag" könnte somit auch dann, wenn er nur in einem speziellen eisenbahnrechtlichen Sinne verwendet würde, nur für einen - nicht aber für beide Tatbestände benutzt werden. Aber auch diese Möglichkeit scheidet aus dem in § 23 A 2b genannten Grunde aus.

§ 23 Kritik des sogenannten "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag"

A. Zusammenfassung

Wir haben also gesehen, daß es weder Rechtswirkungen noch Tatbestände[1] gibt, hinsichtlich derer sich die Behauptung vertreten ließe, der Empfänger "trete in den Frachtvertrag ein".

Aus vier verschiedenen Gründen kann nämlich ein "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" zu keinem Zeitpunkt vorliegen, denn:

1. der "Eintritt in den Frachtvertrag" in der Bedeutung einer R e c h t s w i r k u n g
   a) berechtigt den Empfänger n i c h t , a l l e auf Grund eines Frachtvertrages vorgesehenen Rechte auszuüben, da er

---

4) siehe dazu § 16.
5) siehe dazu § 11 C Ziff.6.
6) siehe dazu § 11 C Ziff.5.

1) Die Annahme des Frachtbriefes und die Annahme des Gutes können in ihren Rechtswirkungen wie ein einziger Tatbestand betrachtet werden.

nur hinsichtlich der "gemeinsamen Rechte" an die Stelle des Absenders tritt. Daneben gibt es aber noch "dem Absender inhärenter Rechte", deren Träger der Empfänger niemals wird; wie andererseits die "dem Empfänger inhärenten Rechte" überhaupt nur in dessen Person entstehen und in keinem Zeitpunkt vom Absender geltend gemacht werden können;

b) verpflichtet den Empfänger n i c h t , a l l e sich auf Grund eines Frachtvertrages gegenüber der Eisenbahn ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen, da hinsichtlich dieser Verpflichtungen eine scharfe Trennung zwischen vom Absender und vom Empfänger zu tragende besteht[2].

2. der "Eintritt in den Frachtvertrag" in der Bedeutung des T a t b e s t a n d e s :

a) "Stellung des Verlangens auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes"[3] kann deshalb nicht als "Eintritt" gewertet werden, weil der Empfänger immer erst zu einem späteren Zeitpunkt (Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes) Träger der sich für ihn auf Grund eines Frachtvertrages ergebenden Verpflichtungen wird.

Wir haben ferner oben gesehen, daß der Empfänger nach Stellung dieses Verlangens die Annahme des Frachtbriefes und des Gutes noch ohne Rechtsfolgen für sich verweigern kann[4]. Diese Annahmeverweigerung müßte aber - wenn man einen "Eintritt in den Vertrag" durch die Stellung dieses Verlangens annimmt - eine Art K ü n d i g u n g des durch den "Eintritt" eingegangenen Rechtsverhältnisses enthalten. Durch die Stellung des Verlangens soll der Empfänger ja "eingetreten" sein, durch eine darauf folgende - und auch zulässige[4] - Annahmeverweigerung müßte er demnach wieder aus dem Vertragsnexus mit der Bahn a u s t r e t e n ?!

b) "Annahme des Frachtbriefes" bzw. als Ausnahmefall Annahme des Gutes ohne Frachtbrief ist aber ebenfalls nicht als "Eintritt in den Vertrag" zu bezeichnen. Andernfalls müßte man nämlich zugeben, daß der Empfänger v o r seinem "Eintritt

---

2) vgl. dazu § 21 B.

3) vgl. dazu auch "konkludente Erklärungen", § 7 B II lit.e.

4) vgl. dazu § 7 B II lit.f Ziff.2 und Note 47.

in den Vertrag" schon auf Grund dieses Vertrages bestimmte Rechte ausüben kann[5], obwohl er n a c h Ausübung dieser Rechte dann in den Vertrag auch einzutreten nicht verpflichtet ist.

Es gibt also weder eine R e c h t s n a c h f o l g e des Empfängers in die Rechte und Pflichten des Absenders[6], noch kann man von einer Ü b e r t r a g u n g der Rechte und Pflichten vom Absender auf den Empfänger sprechen[7], und letzterer wird auch niemals zum d o m i n u s n e g o t i i des Frachtvertrages[8].

B. Die Behandlung des "Eintritts" in der Literatur

Wie aus den bisherigen Ausführungen hervorgeht, ist der Rechtsgrund für die Berechtigung des Empfängers, bestimmte Rechte geltend machen zu können, und der Rechtsgrund für das Zuwachsen der für ihn vorgesehenen Verpflichtungen auf Grund eines Frachtvertrages nicht ein gemeinsamer Tatbestand: "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag." Die als "Eintritt in den Vertrag" bezeichneten Handlungen bewirken auch nicht gleichartige Rechtswirkungen.

Diejenigen Autoren, die von einem "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" sprechen, verwickeln sich daher zwangsläufig in Widersprüche:

I. Nánássy bezeichnet bestimmte Handlungen des Empfängers als dessen "Eintritt in den Vertrag"[9].

Hinsichtlich der W i r k u n g e n dieser einzelnen Eintrittstatbestände führt er aus:

> "Welche Wirkungen der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag hat, läßt sich aus mehreren Bestimmungen des IÜG ersehen. Im allgemeinen (?) kann man sagen,

5) z.B. Erteilung von Empfängeranweisungen.
6) vgl. dazu O.Maier in VDEV 1926 Nr.52 S.1345; K.Nehring in VR 1943/1a/Bl.150-51; a.M. Massuë in ZIE 1939/157 und 1941/231/239; Seligson 211 Anm.12.
7) a.M. Friebe in EE 48/1 ff.; Loening 823-24, vgl. aber 179 Mitte!!; Weirauch Anm.28 zu § 72.
8) so auch Loening 411 Abs.2 oben; a.M. G.Eger 315 Anm.108 III b; Nánássy in ZIE 1950 Nr.5, er widerspricht damit den Ausführungen in seinem Kommentar S.233 Anm.6; K.Nehring in DVN 1944 Nr.36: "Der Empfänger tritt als Verpflichteter dem Frachtvertrage bei, aber nur insoweit, als sich für ihn Verpflichtungen aus dem Frachtbrief ergeben.
9) vgl. das oben (§ 23 I) angeführte Zitat und Nánássy 219 Anm.4, 293 Anm.1 und 489 Anm.2 Abs.2.

daß der Empfänger mit dem Eintreten in den Frachtvertrag a l l e die Verpflichtungen übernimmt und a l l e die Rechte erwirbt, die sich für ihn aus dem Frachtvertrag ergeben." 10) (Sperrdr.v.Verf.)

Betrachtet man lediglich diese beiden Zitate Nánássys, so scheint sich hinsichtlich des "Eintritts" des Empfängers keinerlei Schwierigkeit zu ergeben; der Empfänger hat drei Möglichkeiten, in den Vertrag einzutreten, und durch jeden dieser " E i n t r i t t e " erwirbt er a l l e Rechte und a l l e Pflichten, die sich für ihn auf Grund eines Frachtvertrages ergeben.

Wir haben aber oben gesehen, daß für die V e r p f l i c h t u n g e n des Empfängers alleiniger Rechtsgrund die Annahme des Frachtbriefes ist. An dieser Tatsache kommt Nánássy natürlich nicht vorbei, und wir finden daher auch den Satz:

"Nimmt der Empfänger den Frachtbrief nicht an, so bleibt er außerhalb des Vertragsverhältnisses, hat also weder Rechte noch Pflichten aus dem Vertrag." 11)

Nach den beiden eingangs angeführten Zitaten soll aber bereits die Ansprucherhebung auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes den "Eintritt" des Empfängers in das Vertragsverhältnis bewirken, mit der Rechtsfolge, daß er "alle die Verpflichtungen übernimmt und alle die Rechte erwirbt, die sich für ihn aus dem Frachtvertrag ergeben"!

Aber auch noch an anderer Stelle verwickelt sich Nánássy hinsichtlich der Verpflichtungen des Empfängers in Widersprüche:

"Durch die Annahme des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten. Solange der Empfänger den Frachtbrief nicht angenommen hat und er auch sonst nicht in den Vertrag eingetreten ist, ist er durch den Vertrag in keiner Weise verpflichtet. E r s t d u r c h d i e s e A n n a h m e kommt er i n d i e S c h u l d n e r s t e l l u n g ." 12) (Sperrdr.v.Verf.)

Auf Grund d i e s e r Ausführungen soll nun also nicht mehr der "Eintritt" Rechtsgrund für die Verpflichtungen des Empfängers sein, sondern richtigerweise die Annahme des Frachtbriefes. Der Widerspruch zu den beiden oben angeführten Zitaten ist offensichtlich.

---

10) 234 Anm.10

11) 104 Anm.2

12) 226 Anm.2

Aber nicht nur hinsichtlich der Verpflichtungen, die der Empfänger durch die Eintrittshandlungen übernehmen soll, finden sich bei Nánássy Widersprüche, sondern auch hinsichtlich der R e c h t e , die dem Empfänger auf Grund seines "Eintritts" zustehen. Nimmt man, wie Nánássy, einen "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" an, zwingt dies zu der Folgerung, daß Rechtsgrund für die dem Empfänger zustehenden Rechte dieser "Eintritt" sein muß. Es wurde eingangs zitiert, mit welchen Handlungen der Empfänger "eintreten" soll, - unter anderem auch dadurch, daß er die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt.

> "Nur wenn der Empfänger in einer dieser Formen in den Vertrag eingetreten ist, kann er R e c h t e a u s d e m F r a c h t v e r t r a g ausüben, bezw. ist er verpflichtet, auf Grund des Vertrages etwas zu leisten." 13) (Sperrdr.v.Verf.)

Verpflichtet wird er nur durch Annahme des Frachtbriefes!!

> "Durch den Eintritt in den Vertrag kann der Empfänger nur die Rechte erwerben, die ihm d u r c h d e n V e r t r a g z u g e s i c h e r t sind. D i e s e u m f a s s e n vor allem den Anspruch auf Ablieferung des Gutes und Übergabe des Frachtbriefes." 14) (Sperrdr.v.Verf.)

Diese Ansprucherhebung soll aber, wie oben ausgeführt wurde, eine F o r m des "Eintritts" sein, während sie hier als eine F o l g e des "Eintritts" erwähnt wird.

Unverständlich ist auch folgende Stelle:

> "Nachdem der neue Wortlaut des Art.16 § 1 zweiter Absatz nun allein die Annahme des Frachtbriefes als Voraussetzung für den Eintritt des Empfängers in den Vertrag erwähnt ... es besteht somit nach dem neuen Text des Art.16 § 1 zweiter Abs. gar kein Zweifel mehr darüber, daß dem Empfänger v o r d e r E i n l ö s u n g des Frachtbriefs k e i n R e c h t aus dem Frachtvertrag - also auch kein Besichtigungsrecht - zusteht." 15) (Sperrdr.v.Verf.)

Dabei erwähnt Nánássy an nicht weniger als vier Stellen[16] das Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes - unbestreitbar e i n R e c h t v o r E i n l ö s u n g des Frachtbriefes - als eine Form des "Eintritts".

---

13) 226 oben

14) 233 Anm.6; so auch K.E.Weber in ZIE 1940/189

15) 220 Anm.5 Abs.2

16) vgl. 219 Anm.4, 225 Anm.1, 293 Anm.1, 490 Anm.2b.

Diese Beispiele dürften genügen, um darzulegen, daß es selbst Nánássy nicht gelungen ist, in rechtlich vertretbarer Weise die "Eintrittshandlung" und deren Rechtswirkungen logisch konsequent darzustellen.

II. Seligson ist ebenfalls ein Verfechter des "Eintritts des Empfängers in den Frachtvertrag". Die Eintrittsformen sind dieselben wie bei Nánássy. Hinsichtlich des Rechtsgrundes für die Verpflichtung des Empfängers führt Seligson aus:

> "Der Empfänger tritt daher in den Frachtvertrag ein, indem er entweder Gut und Frachtbrief annimmt, oder nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes verlangt." 17)
>
> "Diese Annahme von Gut und Frachtbrief bedeutet ebenso wie die Geltendmachung der Rechte nach Maßgabe des Art.16 § 3 den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag." 18)

Hinsichtlich der W i r k u n g e n , welche diese Formen des E i n t r i t t s auf die Verpflichtungen des Empfängers ausüben, schreibt Seligson:

> "Die Annahme von Gut und Frachtbrief bedeuten nach dem IÜG nicht den einzigen Weg, auf dem der Empfänger in den Frachtvertrag eintritt und die V e r p f l i c h t u n g ü b e r n i m m t , der Eisenbahn die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen. D i e s e W i r k u n g t r i t t a u c h e i n , wenn der Empfänger gemäß Art.16 § 3 von der Eisenbahn nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt." 19) (Sperrdr.v.Verf.)

Aus keiner Bestimmung des IÜG läßt sich aber auch nur andeutungsweise entnehmen, daß der Empfänger durch Stellung des Verlangens auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes zur Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden

---

17) 118 Anm.7

18) 225 Anm.13

19) 227 Anm.13 Abs.3; vgl. auch 238 Anm.25 Abs.2. Gegenüber dem IÜG vom 23.10.1924 hat der Abs.2 des Art.16 § 1 insofern eine Änderung erfahren, als auf der Rev.Konf.1933 die Worte "des Gutes und" (vergl. Prot.1933 Bd.I S.102 Antrag 236; Bd.II S.223) gestrichen wurden. Durch diese Streichung erst ergab sich die Notwendigkeit, den Tatbestand und die Rechtswirkungen der Annahme des Gutes vor Annahme des Frachtbriefes gesondert zu betrachten.

Beträge verpflichtet sein soll. Aus der Bestimmung in Art.16 § 1 Abs.2 e contrario ergibt sich mit unbestreitbarer Deutlichkeit das Gegenteil der obigen Behauptung Seligsons, die somit offensichtlich contra legem ist[20].

An anderen Stellen ist aber Seligson dann doch der Ansicht, daß der Rechtsgrund für die Übernahme von Verpflichtungen durch den Empfänger n u r die Annahme von Frachtbrief oder Gut ist:

> "Andererseits erwachsen dem Empfänger erst Pflichten gegenüber der Eisenbahn, wenn er Gut und Frachtbrief annimmt." 21)

> "Durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefs wird der Empfänger zum Schuldner der Bahn ... Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht ein - sei es ... sei es ...-, so bleibt der Absender der Eisenbahn für alle Forderungen aus dem Frachtvertrag verpflichtet." 22)

Auch bei Seligson ist es in erster Linie der Rechtsgrund für die Verpflichtungen des Empfängers, an dem die Konstruktion des "Eintritts des Empfängers in den Frachtvertrag" scheitert. Wie Nánássy übersieht auch er, daß den Empfänger mangels entgegenstehender Bestimmungen im IÜG nach Stellung des Verlangens auf Ablieferung von Frachtbrief und Gut keinerlei Verpflichtungen treffen.

III. Loening spricht an einigen Stellen unmißverständlich von einem "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag"[23]; andererseits lehnt er eine derartige Konstruktion ausdrücklich ab, wenn er hinsichtlich der Annahme von Frachtbrief und Gut ausführt:

> "Es ist daher auch nicht richtig, wenn Eger ... behauptet, der Empfänger sei in den Frachtvertrag eingetreten." 24)

Im übrigen bemüht er sich offensichtlich, den Ausdruck "Eintritt in den Frachtvertrag" zu vermeiden und spricht statt dessen von einem "Eintritt in die Schuldner- bezw. Gläubigerstellung."[25]

---

20) Allenfalls ließe sich diese Behauptung auf Grund der EVO vom 16.5.1928, § 75/2 aufstellen!

21) 225 Anm.13.

22) 228 Anm.14 Abs.3.

23) vgl. 360 Anm.1; 417/18; 502 Anm.3b.

24) 389 unten.

25) 368 unten, 391 Anm.11, 408 oben, 409 oben, 409 unten, 411 Mitte, 444 Anm.2, 445 unten, 500 Mitte, 823/24.

E i n z i g e Voraussetzung für die B e r e c h t i g u n g des Empfängers, die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen zu können, ist:

> "daß das Gut auf der Bestimmungsstation angekommen ist." 26)

Hinsichtlich des "Verlangens" des Empfängers auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes[27] schreibt Loening:

> "Der Empfänger kann also die Ablieferung des Frachtbriefes und des Gutes n i c h t verlangen, wenn er sich nicht gleichzeitig erbietet, gegen die Aushändigung des Gutes Zahlung zu leisten und Quittung zu erteilen und diesem Erbieten auch nachkommt." 28)

Hier übersieht Loening die scharfe Trennung, die auch das IÜG von 1924 zwischen der tatsächlichen Übergabe des Gutes und des Frachtbriefes sowie dessen Rechtswirkungen einerseits und dem "Verlangen" auf Übergabe des Frachtbriefes und des Gutes sowie dessen Rechtswirkungen andererseits macht. Es gibt keine Bestimmung, aus der geschlossen werden könnte, daß der Empfänger schon durch das - auch konkludente - Verlangen auf Ablieferung von Frachtbrief und Gut irgendwelche Verpflichtungen zu übernehmen habe (vgl. Satz 1 des Art.16 § 3).

IV. Weirauch spricht nur an vier Stellen von einem "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag."[29] Hinsichtlich der sich auf Grund der Ankunft des Gutes ergebenden Berechtigung des Empfängers führt er aus:

> ".... nicht verpflichtet, er tritt nicht in den Frachtvertrag ein." 30)

Zwei andere Stellen lassen aber auf eine gegenteilige Ansicht Weirauchs schließen:

> "Bezüglich der Nacherhebung von Auslagen ... gilt: Zahlungspflichtig ist der Absender gemäß seinem Freivermerk und dann, wenn der Empfänger nicht in den Frachtvertrag eintritt." 31)

---

26) 501 Anm.3a, unverständlich ist er daher auf S.391 Anm.11 Mitte.

27) Diese Handlung wird allerdings an keiner Stelle als "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" oder "Eintritt in die Gläubiger- bezw. Schuldnerstellung" erwähnt.

28) 380 Anm.6 i.V.m. 409 oben.

29) Seine Ausführungen in Anm.24 zu § 75 lassen keinen Schluß auf seine Meinung über diese Frage zu.

30) Anm.14 zu § 75 unter Hinweis auf RGZ 95/122.

31) Anm.5 Abs.2 zu § 70.

Eine ähnlich negative Bemerkung hinsichtlich des "Eintritts" finden wir noch einmal bei der Betrachtung der Wirkung des Todes eines Empfängers:

> "... derjenige des Empfängers verhindert dessen Eintritt in den Frachtvertrag." 32)

Wenn man aber trotz der spärlichen Hinweise bezüglich der Konstruktion des "Eintritts" zu dem Schluß gelangen sollte, daß Weirauch der Ansicht sei, der Empfänger trete in den Frachtvertrag ein, so scheint folgende Äußerung darauf hinzuweisen, daß dieser "Eintritt" jedenfalls nur durch die Annahme des Frachtbriefes erfolgen kann.

> "... d.h. vor Annahme des Frachtbriefes weigert der Empfänger den Eintritt in die Schuldnerstellung." 33)

V. Finger ist der einzige dem Verfasser bekannte Autor, der einen "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" konsequent ablehnt, ohne allerdings hierfür eine Begründung zu geben:

> "Ihn (den Empfänger) treffen auf Grund des Frachtvertrages überhaupt keine Verpflichtungen; solche werden erst durch die Annahme des Frachtbriefes begründet. Im übrigen tritt der Empfänger auch hierdurch nicht in den Frachtvertrag ein (RG 95/123;str.). Vielmehr entsteht durch die Annahme des Frachtbriefes für ihn gemäß § 75 eine gesetzliche Verpflichtung." 34)

Die V e r p f l i c h t u n g e n des Empfängers erwachsen ihm ex lege:

> "Der Empfänger als solcher ist nicht Vertragspartei. Er tritt auch durch Einlösung des Frachtbriefes und Annahme des Gutes nicht in den Frachtvertrag ein (RG 71, 345; 95,123), sondern übernimmt dadurch eine selbständige, in § 75 (2) näher umrissene Verpflichtung." 35)

Der Rechtsgrund für die R e c h t e des Empfängers wird nicht sehr klar dargestellt:

> "Der Frachtvertrag ist ein Vertrag zugunsten eines Dritten, nämlich des Empfängers. Dessen Rechte sind aber im allgemeinen bedingt durch die Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof. Danach ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe von Gut und Frachtbrief zu verlangen." 36)

---

32) Vorbem.2 oben vor § 53.
33) Anm.4 zu § 80.
34) Anm.8 zu § 75.
35) Vorbem.2c ee vor § 53; vgl. auch Vorbem.7a u. 7b.
36) Vorbem.5a vor § 53; vgl. auch Vorbem.1 e.

Hinsichtlich der Berechtigung, Schadenersatzansprüche wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages stellen zu können, führt Finger aus:

> "Die Berechtigung des Empfängers gegenüber der Eisenbahn beruht auf dem Gesetz." 37)

Eine Begründung für diese Berechtigung des Empfängers findet sich bei Finger nicht.

VI. Der "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" nach dem schweizerischen "Reglement über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen" 38)

a) Dieses Reglement soll deswegen hier Gegenstand einer gesonderten Betrachtung sein, weil es einen "Eintritt des Empfängers in den Beförderungsvertrag" expressis verbis vorsieht.

> "Zur Geltendmachung anderer als der in Art.20 erwähnten Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag gegenüber der Eisenbahn ist im Personenverkehr der Reisende berechtigt, bei allen anderen Beförderungsarten
> der Absender, solange ihm das Verfügungsrecht über die Sendung zusteht,
> der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er in den Beförderungsvertrag eingetreten ist." 39)

Während das IÜG und auch die EVO einen "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" expressis verbis nicht vorsehen, ist im TR eine solche Wendung ausdrücklich enthalten. Allerdings wird dann weder im TR, noch im TG gesagt, welches der Zeitpunkt sein soll, von welchem an der Empfänger in den Beförderungsvertrag eingetreten ist. Diese Lücke füllt der Kommentar Favre-Wick aus:

> "Der Empfänger kann auf drei Arten in den Frachtvertrag eintreten:
> a. indem er den Frachtbrief annimmt. (Art.162 Abs.2)
> b. indem er die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt. (Art.164 Abs.1) 40)
> c. indem er das Gut in Empfang nimmt, bevor er den Frachtbrief übernommen oder dessen Übergabe verlangt hat; (unregelmäßiger, aber häufig vorkommender Fall)" 41).

---

37) Anm.17 zu § 75, vgl. dazu Vorbem.5 vor § 53, sowie Anm.4 und 12 zu § 82.

38) vom 24.Juni 1949.

39) Art.21; TG Art.16.

40) vgl. dazu Favre-Wick Anm.14 zu Art.21.

41) Anm.2 zu Art.162; vgl. auch Anm.39 zu Art.169: "beigetreten"!

Die Fälle a. und c. werden im folgenden gemeinsam unter "Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes" erwähnt, da die Rechtswirkungen dieser beiden Handlungen die gleichen sind. Erinnern wir uns auch daran, daß Nánássy für das IÜG ebenfalls diese "Eintrittshandlungen" aufstellt[42].

b) Da das TR in seinen Grundzügen hinsichtlich der frachtrechtlichen Regelung auf dem IÜG beruht, erwarten wir, daß sich auch hier bei der Konstruktion des "Eintritts" die gleichen Schwierigkeiten bezüglich des Rechtsgrundes für die Verpflichtungen des Empfängers ergeben, wegen welcher sich schon Nánássy in so erstaunliche Widersprüche verwickelt hatte. Dies ist auch tatsächlich der Fall. Favre-Wick schreibt:

> "Durch den Eintritt in den Frachtvertrag übernimmt der Empfänger a l l e i h m a u s d i e s e m V e r t r a g e r w a c h s e n d e n O b l i e g e n h e i t e n ." 43) (Sperrdr.v.Verf.)

Als Beispiele für diese "Obliegenheiten" werden angeführt[44]:

a) "Zahlung der auf ihn überwiesenen Kosten und Nachnahmen" 45)
b) "Verpflichtung zur Abgabe der Empfangsbescheinigung"
c) "Verpflichtung zur Nachzahlung der zuwenig bezahlten Beträge (Art.20 Abs.2) und der nicht erhobenen Nachnahmen" 46)
d) "Verpflichtung zur Tragung von Gefahr und Kosten bei Überschreitung der Abnahmefrist (Art.168 Abs.5 und 172 Abs.9)".

c) Diese Verpflichtungen soll der Empfänger durch seinen "Eintritt in den Frachtvertrag" übernehmen. Dieser Eintritt erfolgt unter anderem, "indem er die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt"[47].

Es gibt aber keine Bestimmung im TR, auf Grund derer der Empfänger zur Übernahme dieser "Obliegenheiten" angehalten werden

---

42) vgl. z.B. 225 Anm.1 und hiervor § 22 I mit Note 2.

43) Anm.6 zu Art.164.

44) vgl. Favre-Wick a.a.O.

45) Die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen wird der Empfänger durch die A n n a h m e d e s F r a c h t b r i e f e s verpflichtet (Art.162/2).

46) vgl. Art.20 i.V.m. Art.21 und 162.

47) vgl. Anm.2 lit.b zu Art.164 S.254.

könnte, b e v o r er den Frachtbrief angenommen hat; eine Handlung, die jedoch zeitlich immer n a c h dem "Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und Ablieferung des Gutes" liegt.
Der Art.164/1

> "Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen E r f ü l l u n g d e r s i c h d a r a u s e r g e b e n d e n V e r p f l i c h t u n g e n im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu verlangen, wenn nicht der Absender nach Art.169 anders verfügt hat." (Sperrdr.v.Verf.)

ist bezüglich der hier behandelten Frage irreführend. Dessen Wortlaut erweckt den Anschein, als ob der Empfänger R e c h t e aus dem Frachtvertrag nur dann und insoweit geltend machen könnte, als er - gleichzeitig - auch die sich aus ihm ergebenden Verpflichtungen erfüllt.

Man darf aber nicht übersehen, daß entgegen diesem sehr allgemein gehaltenen Wortlaut auch das TR eine Bestimmung kennt, die mit Art.16 § 1 Abs.2 IÜG wörtlich übereinstimmt:

> "Durch die Annahme des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen." 48)

Eine andere Voraussetzung, durch welche der Empfänger verpflichtet würde, die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen, ist im TR trotz der Bestimmung in Art.164/1 nicht als gegeben anzusehen.

d) Zu dem eingangs zitierten Art.21 TR ist noch folgendes auszuführen:

Zu den Ansprüchen, die der Empfänger auf Grund des "Eintritts in den Beförderungsvertrag" gemäß Art.21 geltend machen kann, gehören z.B. "Ansprüche wegen Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung"[49]. Eine Art des "Eintritts" soll aber das Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und Ablieferung des Gutes sein. Entgegen dem Wortlaut des Art.21 und entgegen den Ausführungen des Kommentars Favre-Wick[50] werden aber auch in der Schweiz keine Re-

48) Art.162 Abs.2.

49) Favre-Wick Anm.2 zu Art.21.

50) vgl. dazu vorstehende Note 49.

klamationen wegen Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung angenommen, wenn der Empfänger lediglich die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangt hatte. Er muß ausnahmslos immer zuerst den Frachtbrief, oder doch zumindest das Gut - falls der Frachtbrief verloren ging - angenommen haben.

e) Aus dieser und den vorangegangenen Feststellungen dürfte sich mit genügender Deutlichkeit ergeben, daß es im schweizerischen TR - obwohl es den "Eintritt des Empfängers in den Beförderungsvertrag" expressis verbis aufgenommen hat - auch nicht gelungen ist, die Voraussetzungen und Rechtsfolgen eines "Eintritts des Empfängers in den Frachtvertrag" in logisch konsequentem Aufbau in Einklang zu bringen.

§ 24 Der Eintritt des Empfängers in seine Rechtsstellung auf Grund eines Frachtvertrages

Ein "Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag" liegt also in keinem Zeitpunkt vor. Es stellt sich daher die Frage, wie nun die Handlungen des Empfängers, die seine Rechtsstellung wesentlich beeinflussen, sowie die Rechtswirkungen, welche diese Handlungen zur Folge haben, zu bezeichnen sind.

I. Wir haben davon auszugehen, daß die Rechte und Pflichten des Empfängers auf Grund eines bestimmten Frachtvertrages - auch bei Kenntnis der Bestimmungen des IÜG - in ihrem ganzen Umfange und mit allen ihren Besonderheiten[1] n u r a u s d e m F r a c h t b r i e f ersehen werden können. Der Empfänger kann daher v o r Annahme des Frachtbriefes aus dem jeweiligen Frachtvertrag grundsätzlich weder berechtigt, viel weniger aber noch verpflichtet werden[2].

Die allgemeine Unzulässigkeit eines Vertrages zu L a s t e n Dritter und die Tatsache, daß Verpflichtungen aufgrund eines bestimmten Frachtvertrages nur aus dem Frachtbrief - und nur aus diesem - ersehen werden können, bilden den inneren Grund dafür, daß die Zustimmung des Empfängers zur Übernahme dieser Verpflichtungen

1) vgl. z.B. Art.6 § 6; 10; 11; 15; 17; 19; 35.

2) Wegen der Annahme des Gutes ohne Frachtbrief vgl. § 11 B hiervor.

auch nur in der Annahme des Frachtbriefes gesehen werden kann[3].

Auf Grund der Bestimmungen des IÜG ist nun auch tatsächlich derjenige Tatbestand, welcher die Rechte und Pflichten eines Empfängers (im engeren Sinne) wesentlich beeinflußt, allein die Annahme des Frachtbriefes. E i n z i g dieser Tatbestand bewirkt, daß der Empfänger Träger derjenigen Rechte und Pflichten wird, die auf Grund eines bestimmten Frachtvertrages für ihn vorgesehen sind.

II. Um daher einerseits jegliches Mißverständnis zu vermeiden, andererseits aber auch mit e i n e m Ausdruck in rechtlich vertretbarer Art einen Sachverhalt zu bezeichnen, bei dessen Vorliegen der Empfänger e x l e g e Berechtigter und Verpflichteter auf Grund eines Frachtvertrages wird, sollte man anstatt von einem "Eintritt in den Frachtvertrag" von einem "Eintritt in seine Rechtsstellung auf Grund eines Frachtvertrages", kurz vom E i n t r i t t i n s e i n e R e c h t s s t e l l u n g sprechen.

Hierunter ist dann folgendes zu verstehen:

1. Der "Eintritt" - als T a t b e s t a n d - in seine Rechtsstellung ist allein die Annahme des Frachtbriefes (bezw. als Ausnahmefall die Annahme des Gutes ohne Frachtbrief.
2. Der "Eintritt" - als R e c h t s w i r k u n g - in seine Rechtsstellung bedeutet, daß er bei Vorliegen des Eintrittstatbestandes entsprechend den Bestimmungen des IÜG und den zwischen Absender und Eisenbahn vereinbarten - dispositiven[4] - Vertragsbedingungen Träger aller f ü r i h n in diesem Vertrage vorgesehenen Rechte und Pflichten - e x l e g e - wird.

III. Das "Verlangen auf Übergabe des Frachtbriefes und auf Ablieferung des Gutes sowohl in konkludenter wie auch in ausdrücklicher Weise in Form von Empfängeranweisungen dagegen ist weder ein T a t b e s t a n d für den Eintritt des Empfängers in seine Rechtsstellung, noch b e w i r k t es diesen Eintritt. Es löst daher auch die oben unter 2. erwähnten Rechtswirkungen n i c h t aus.

---

3) vgl. S.84 lit.c hiervor.

4) siehe dazu Note 1 hiervor.

Dieses "Verlangen" ist daher nur als eine dem Frachtrecht eigentümliche, rechtlich nicht weiter qualifizierbare V o r b e r e i t u n g s h a n d l u n g für die Ablieferung zu würdigen, die zwar die Eisenbahn in gewisser Weise verpflichtet, für den Empfänger aber keine frachtrechtlichen Bindungen mit sich bringt.

§ 25 Schlußwort

Die Rechtsstellung des Empfängers auf Grund eines Frachtvertrages wurde weitgehend durch praktische Erfordernisse geprägt, weshalb sie sich nicht in die Rechtskonstruktion des "Eintritts eines Dritten in einen zweiseitigen Vertrag" einordnen läßt. Ich glaube aufgezeigt zu haben, daß daher dort, wo an der Fiktion des "Eintritts" festgehalten wurde, man sich notwendigerweise in Widersprüche verwickeln mußte. Meines Erachtens ist die heute sehr komplizierte Rechtsstellung des Empfängers nur dann "am einfachsten und natürlichsten in den Zusammenhang der geltenden Dogmen zu stellen"[5], wenn man sie in der Dreiteilung sieht, die diese Schrift aufzuzeigen versucht hat.

---

5) Jhering, siehe Vorwort.

Abkürzungen

AAB	Allgemeine Ausführungsbestimmungen zur EVO vom 8.September 1939
a IÜ	(altes) Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14.Oktober 1890, mit dem "Zusatzübereinkommen vom 16.Juni 1898" und dem "Zusatzübereinkommen vom 19.September 1906"
ATA	Allgemeiner Tarifanzeiger (vereinigt mit DVN)
BZ	besondere Zusatzbestimmungen zum IÜG, herausg.vom Internationalen Eisenbahntransportkommitee
BGB	Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch vom 18.9.1896
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts
Begr.	Begründung zur EVO vom 8.9.1938 im Deutschen Staatsanzeiger vom 3.10.1938
DEGT	Deutscher Eisenbahngütertarif
DVN	Deutsche Verkehrsnachrichten, Hamburg
Dür-Bing	Düringer-Hachenburg-Bing., Das Handelsgesetzbuch Bd.V, Mannheim 1930/32
EE	Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen begründet von Georg Eger, Berlin
EZ	Einheitliche Zusatzbestimmungen zum IÜG, gelten nur im Verkehr unter bestimmten Staaten
EVO	Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung vom 8.September 1938
HGB	Deutsches Handelsgesetzbuch vom 10.5.1897
IGA	Internationale Güterabfertigungsvorschriften
IÜG	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23.November 1933 gültig vom 1.Oktober 1938 an
JWZ	Schweizerische Juristen Zeitung
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
NGT	Nebengebührentarif der schweizerischen Transportunternehmungen
OLG	Oberlandesgericht
OR	Schweizerisches Obligationenrecht vom 30.März 1911/ 18.Dezember 1936
Prot.	Protokoll der Revisionskonferenz
Rev-Konf.	Revisionskonferenz
RG	Reichsgericht
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
TG	Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11.März 1948/Schweiz

ROHG	Reichsoberhandelsgericht
TP	Transport, Basel
TR	Reglement über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen (Transportreglement) vom 24.Juni 1949/Schweiz
VAE	Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen hrsg. von E.Meyer und F.Müller, Limbach-Verlag, Berlin W 35
VR	Verkehrsrechtliche Rundschau
VK	Verkehr (Internationale Fachzeitschrift für Verkehrswissenschaft), Wien
Vorbem.	Vorbemerkung
ZGB	Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10.12.1907
ZIE	Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr, hersg. vom Zentralamt in Bern.

Wird nur der Artikel (Art.) einer Bestimmung genannt, handelt es sich immer um die entsprechende Vorschrift des IÜG.

Literaturverzeichnis

A. Allgemeine Literatur

Düringer-Hachenburg-Bing	Das Handelsgesetzbuch Bd.V Mannheim 1930/32
Endemann, Wilhelm	Handbuch des deutschen Handels- See- und Wechselrechts, Leipzig 1885
Gutzwiller, Max	Internationalprivatrecht; bei Rudolf Stammler "Das gesamte Deutsche Recht", Berlin 1931 S.1515 - 1661
Hellwig, Konrad	Die Verträge auf Leistung an Dritte, Leipzig 1899
Langer, Otto	Das Versprechen der Leistung an einen Dritten. Diss. Leipzig 1930
Lewald, Hans	Das deutsche internationale Privatrecht auf Grundlage der Rechtsprechung, Leipzig 1931
Pappenheim, Max	Das Transportgeschäft nach dem Entwurf eines neuen Handelsgesetzbuches mit Ausschluß des Seerechts, Kiel-Leipzig 1896
Riz a Porta	Der Vertrag zu Gunsten Dritter im Völkerrecht. Diss.Bern 1942
Schnitzer, Adolf	Handbuch des internationalen Privatrechts, 2 Bände, 3.Aufl., Basel 1950
Schott	Das Transportgeschäft, in: Endemanns Handbuch Bd.5
Staub-Gadow	Das Handelsgesetzbuch, 14.Aufl., Bd.4, Berlin 1933
Vadnai, E.	Leitfaden des schweizerischen Transportwesens, Zürich 1931
Warneyer, Otto	Rechtsgrundsätze des Reichsgerichts (Systematische Auswahl der für die heutige Praxis wichtigen Rechtssätze aus den Entscheidungen des RGZ 51-140), Berlin-Leipzig 1936

B. Frachtrechtliche Literatur:

a) Gesamtdarstellungen, Kommentare, Abhandlungen

Blume, Ernst	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14.10.1890, Berlin 1910
Blume-Weirauch	Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16.Mai 1928, hersg. von Dr.Weirauch, Berlin-Leipzig 1928

Coermann, Wilhelm	Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung, Berlin 1901
Eger, G.	Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14.10.1890, Berlin 1890, als Erg.Band zu "Das deutsche Frachtrecht", Berlin 1889
Favre-Wick	John Favre und Joseph Wick, Das schweizerische Transportrecht für Eisenbahnen und Schiffe, Basel 1949
Finger, Hans-Joachim	Eisenbahnverkehrsordnung, erläutert von .., München und Berlin 1951
Gerstner, Theodor	Internationales Eisenbahnfrachtrecht, 1893
Goltermann, Erich	Eisenbahnverkehrsordnung vom 8.September 1938, erläutert von ..., Berlin 1939
Grünberg, S.	Das europäische Speditionsrecht, Wien 1929
Kittel-Friebe-Hay	Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16.Mai 1928, erläutert von Theodor Kittel, Kurt Friebe und Edward Hay, 3.Aufl., Berlin 1932
Krien, E.	Rechtsgrundsätze der Organisation des Eisenbahnsammelladungsverkehrs der Spediteure. In: Verkehrsrechtssammlung Weigelt, Bd.I, 1949
Leuthke, P.	Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft unter besonderer Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts, Berlin 1905
Loening, Otto	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23.Oktober 1924, Berlin 1927
Malotki, Alfred	Frachtstundung der deutschen Eisenbahn, Königsberg 1936
Nánássy, Béla von	Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Erläuterungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23.November 1933, Leipzig 1943
Pollaszek, Gustav	Die Grundzüge des französischen Eisenbahnrechts, Wien 1935
Rosental, Eduard	Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Jena 1902
Rundnagel, Ernst	Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Eisenbahnrecht. 3./4.Aufl., bearbeitet durch Fritsch-Sperber, Leipzig 1924
derselbe	Beförderungsgeschäft, in: Handbuch des gesamten Handelsrechts, hrsg. von V.Ehrenberg, Bd.5, Abtlg.2, S.111 ff. (1915) zitiert: Rundnagel, Bef.Gesch.

Schwab, Joseph	Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr im Vergleich mit dem deutschen Frachtrecht, Wien 1891
Seligsohn, Franz	Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23.Oktober 1924, erläutert von ..., Berlin-Grunewald 1930
Senckpiel, Richard	Die Haftung von Eisenbahn, Post und Speditören, Werder 1923
Weigelt, Werner	Verkehrsrechtssammlung, Berlin - Bielefeld - Leipzig, 1949 ff.
Weirauch, W.	Eisenbahnverkehrsordnung vom 8.September 1938, Berlin 1939

Wo nichts anderes vermerkt ist, werden diese Werke nur mit dem Namen des Autors zitiert.

b) Dissertationen:

von Arx	Der Frachtbrief nach schweizerischem Recht, Basel 1935
Aebli, Arnold	Die Nachnahmesendung im Speditions- und Frachtgeschäft, Zürich 1950
Bahro, Hans	Das konkurrierende Verschulden im Eisenbahnfrachtrecht, Erlangen 1928
Bing, Emil	Das Retentionsrecht des Frachtführers, Basel 1928
Buchmann, Fritz	Die Stellung des Adressaten im Frachtgeschäft, Erlangen 1897
Chretien, Christoph	Die Haftung der Basler Reedereien aus dem Frachtvertrag, Basel 1948
Couchepin, René	Haftung und Regreß der mehreren Frachtführer, Basel 1933
Cromer, Ulrich	Die haftungsbegründenden Ereignisse nach dem IÜG, Basel 1934
Depuoz	Die Sachlegitimation im internationalen Frachtrecht, Freiburg/Schweiz 1925
Frölicher, H.	Das Verfügungsrecht des Absenders im Eisenbahnfrachtgeschäft und im Frachtgeschäft, Leipzig 1913
Frutig, Paul	Die gemischte Flug-Eisenbahnbeförderung im internationalen Frachtrecht, Basel 1928
Gärtner, Kurt	Der Besitzwechsel am Frachtgut, Heidelberg 1912
Grether, J.P.	Der Frachtvertrag in der schweizerischen Binnenschiffahrt, Basel 1944

Hackert	Der Begriff der Ablieferung, Abnahme, Annahme und Empfangnahme im Kauf- und Frachtgeschäft, Rostock 1903
Hartmann, Hans	Die Stellung des Versenders gegenüber dem Spediteur und dem Frachtführer, Basel 1944
Hecht, Werner	Der Speditionsvertrag als Vertrag zu Gunsten Dritter, Bern 1939
Hellhof, Arnold	Besitz- und Eigentumsübergang im Falle der Versendung, Freiburg/Brg. 1903
Henkel, Johannes	Die gesetzliche Regelung und juristische Konstruktion der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft, Leipzig 1907
Hofstetter, Anton	Das Problem der Begebbarkeit des Frachtbriefduplikats. Freiburg/Schweiz 1933
Höhn, Kurt	Das Verfügungsrecht über das Frachtgut während des Transports, insbesondere des Eisenbahntransports, Jena 1910, 30 f.
Jakobi, E.	Frachtbrief und Frachtbriefduplikat, Leipzig 1908
Johannes, M.	Die Rechte und Pflichten des Empfängers aus dem Frachtvertrag. Göttingen 1925 (nur als Auszug erhältlich)
Kerksieck, Annamarie	Die rechtliche Natur des Frachtvertrages, Erlangen 1928
Klein, Hermann	Der Übergang des Rechts vom Absender auf den Empfänger mittels Verwendung von Konnossementen, Basel 1947
Knuchel, Hans	Der Frachtvertrag als Vertrag zu Gunsten Dritter, Basel 1946
Lange	Die rechtliche Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft, s.l. 1905
Lamm, Karl	Die Haftung der Eisenbahn für Lieferfristüberschreitung nach dem IÜG 1924, Basel 1928
Leuthke, P.	Wem steht das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft zu?, Königsberg 1903
Lutz, Werner	Die Haftung der Eisenbahn aus Frachtverträgen, Königsberg 1939
Lützelschwab, W.	Über Pfand- und Retentionsrecht im Frachtvertrag nach schweizerischem Recht, Basel 1932
Michel, Pierre	Le duplicate de la lettre de voiture et le domiziliataire en droit international de chemin de fer, Bern 1942
Müller, L.	Frachtbrief und Frachtbriefduplikat, Erlangen 1899

Niquille, Louis	Die Rechtsstellung des Eisenbahn während der Zollbehandlung der Güter im Frachtverkehr, Bern 1928
Perrinjaquet,	Le droit de disposition de l'expéditeur dans le contrat de transport suisse, Lausanne 1929
derselbe	Le droit de disposition du destinataire dans le contrat de transport suisse, Lausanne 1929
Rehsteiner, Viktor	Das Verfügungsrecht des Absenders und des Empfängers im Frachtvertrag nach schweizerischem Recht, Bern 1929
Reiss	Die rechtliche Natur und die Bedeutung des Frachtbriefs, Borna-Leipzig 1902
Rusche	Die Haftung des Frachtführers, Leipzig 1907
Wagner, Richard	Das Verfügungsrecht des Absenders nach § 433 HGB, Leipzig 1912
Wehrli, Albert	Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Recht, Bern 1920
Winter, Ernst-Julius	Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft, Leipzig 1905
Vogel, Leo	Das Dispositionsrecht beim Transport, Zürich 1889
Ubach, Ernst	Berechtigungen und Verpflichtungen des Empfängers, Leipzig 1904

C. Verkehrsrechtliche Sammlungen:

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen begründet von Georg Eger, Berlin

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen, begründet und hrsg. von E.Meyer und F.Müller, Limbach Verlag Berlin 1943 ff.

Verkehrsrechtsammlung, hrsg. von W.Weigelt, Berlin-Bielefeld-Leipzig 1949 ff.

D. Zeitschriften:

Deutsche Verkehrsnachrichten, Hamburg

Der Eisenbahnfachmann, Berlin

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin Berlin 1924-1934; fortges. als

Wirtschaftsblatt der Industrie- und Handelskammer, Berlin 1935 ff.

Zeitschrift für schweizerisches Recht

Transport, Basel

Verkehrsrechtliche Rundschau

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln

Zeitschrift des internationalen Eisenbahnverbandes Paris XVII

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, hrsg. vom Zentralamt Bern

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1862-1931 Berlin, fortges. als

Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen Berlin 1932 ff.